

ROZSUDEK SOUDU (třetího senátu)

18. července 2005*

Ve věci T-241/01,

Scandinavian Airlines System AB, se sídlem ve Stockholmu (Švédsko), zastoupená
M. Kofmannem, advokátem, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalobkyně,

proti

Komisi Evropských společenství, zastoupené P. Oliverem a W. Wilsem, jako
zmocněnci, s adresou pro účely doručování v Lucemburku,

žalované,

jejímž předmětem je návrh na zrušení článku 2 rozhodnutí Komise 2001/716/ES ze dne 18. července 2001 týkajícího se řízení podle článku 81 ES a článku 53 dohody o EHP (věc COMP.D.2 37.444 – SAS/Maersk Air a věc COMP.D.2 37.386 – Sun-Air

* Jednací jazyk: angličtina.

proti SAS a Maersk Air) (Úř. věst. L 265, s. 15) v rozsahu, v němž stanoví výši pokuty uložené žalobkyni na 39 375 000 eur, a podpůrně, návrh na snížení uvedené pokuty,

✱

SOUD PRVNÍHO STUPNĚ
EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ (třetí senát),

ve složení J. Azizi, předseda, M. Jaeger a F. Dehousse, soudci,

vedoucí soudní kanceláře: H. Jung,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 24. června 2004,

vydává tento

Rozsudek

Právní rámec

- 1 Podle čl. 4 odst. 1 nařízení Rady (EHS) č. 3975/87 ze dne 14. prosince 1987, kterým se stanoví postup pro použití pravidel hospodářské soutěže pro podniky v odvětví letecké dopravy (Úř. věst. L 374, s. 1; Zvl. vyd. 07/01, s. 262), ve znění platném v rozhodné době (dále jen „nařízení“), zjistí-li Komise, že byl porušen čl. 81 odst. 1

Smlouvy, může rozhodnutím dotyčným podnikům uložit, aby toto protiprávní jednání ukončily.

- 2 Článek 12 odst. 2 nařízení uvádí, že Komise může rozhodnutím uložit podnikům nebo sdružením podniků pokuty od 1 000 eur do 1 milionu eur nebo vyšší až do 10 % obratu za předchozí hospodářský rok každého podniku podílejícího se na protiprávním jednání, který úmyslně nebo z nedbalosti poruší čl. 81 odst. 1 Smlouvy. Při stanovení výše pokuty se přihlíží k závažnosti a době trvání protiprávního jednání.
- 3 Ve sdělení zveřejněném v Úředním věstníku (Úř. věst. 1998, C 9, s. 3) Komise vydala pokyny o metodě stanovování pokut uložených podle čl. 15 odst. 2 nařízení Rady č. 17 ze dne 6. února 1962, prvního nařízení, kterým se provádějí články [81] a [82] Smlouvy (Úř. věst. 1962, 13, s. 204; Zvl. vyd. 08/01, s. 3) a čl. 65 odst. 5 [ESUO] (dále jen „pokyny“).
- 4 Ve sdělení ze dne 18. července 1996 o neuložení nebo snížení pokut v případech kartelových dohod (Úř. věst. C 207, s. 4) (dále jen „sdělení o spolupráci“) Komise upřesnila podmínky, za kterých mohou být podniky s ní spolupracující v průběhu šetření osvobozeny od pokuty nebo být oprávněny ke snížení pokuty.

Skutkový základ sporu

- 5 Scandinavian Airlines System AB (dále jen „SAS“ nebo „žalobkyně“), hlavní letecká společnost ve Skandinávii, je konsorciem kontrolovaným Scandinavian Airlines

System Sverige AB, Scandinavian Airlines System Danmark A/S a Scandinavian Airlines System Norge ASA, přičemž každý z těchto tří podniků je z 50 % kontrolován státem a z 50 % soukromým sektorem. Je členem Star Alliance a zajišťuje pravidelné lety do 105 destinací (z nichž je 40 ve Skandinávii, 56 ve zbytku Evropy a 9 mimo Evropu). Podle výroční zprávy za rok 2000 SAS dosáhla obrátu 4,917 miliard eur.

- 6 Maersk Air A/S je dánská letecká společnost kontrolovaná skupinou A. P. Møller, která působí také v ostatních odvětvích, jako je námořní doprava, ropa a plyn. Skupina A. P. Møller kontroluje mimo jiné anglickou společnost Maersk Air Ltd. Maersk Air A/S a Maersk Air Ltd společně tvoří skupinu Maersk Air, jejíž obrát v roce 2000 činil 458,6 milionů eur. Maersk Air A/S (dále jen „Maersk Air“) provozuje čtyři vnitrostátní linky v Dánsku a patnáct pravidelných mezinárodních linek s odletem a přiletem v Kodani a Billundu.
- 7 Dopisem ze dne 8. března 1999 SAS a Maersk Air oznámily Komisi dohodu o spolupráci ze dne 8. října 1998 a pět vedlejších dohod s cílem získat negativní atest nebo výjimku podle čl. 3 odst. 2 a článku 5 nařízení.
- 8 Dohoda o spolupráci vstoupila v platnost dne 28. března 1999 a skládá se ze dvou velkých částí, tedy:
 - a) sdílení kódů letu na určitých linkách provozovaných Maersk Air (čtyři vnitrostátní a devět mezinárodních linek) umožňujících SAS prodávat místa pro lety se sdílenými kódy a

- b) účast na programu věrnosti zákazníků, díky kterému mohou cestující na letech Maersk Air vyhrát body v rámci programu věrnosti zákazníků SAS (program „EuroBonus“), a naopak členové EuroBonus mohou vyměnit body, které obdrželi, za letenky na lety Maersk Air. Spolupráce týkající se programu věrnosti zákazníků se vztahuje na všechny linky Maersk Air.
- 9 Pět vedlejších dohod obsahuje technická a finanční upřesnění nezbytná k provedení dvou hlavních částí hlavní dohody.
- 10 Dne 23. listopadu 1998 malá dánská letecká společnost, Sun-Air of Scandinavia, podala Komisi stížnost zapsanou dne 7. ledna 1999 ve věci spolupráce mezi SAS a Maersk Air.
- 11 V průběhu předběžného šetření Komise zjistila, že oznámení podalo pouze částečné informace o dohodách uzavřených mezi těmito dvěma společnostmi. Podle Komise se účinnost dohody o spolupráci časově shodovala se stažením Maersk Air ze spojení Kodaň–Stockholm, na kterém až do té doby soutěžila se SAS. Krom toho se rovněž ukázalo, že ve stejný okamžik SAS přestala zajišťovat spojení mezi Kodaní a Benátkami, zatímco toto spojení začala provozovat Maersk Air. Konečně, jelikož SAS odstoupila od zajišťování spojení Billund–Frankfurt, Maersk Air nadále provozovala tuto linku sama. Tyto vstupy a výstupy nebyly Komisi oznámeny.
- 12 Rozhodnutím ze dne 9. června 2000 Komise nařídila SAS, Maersk Air a skupině A. P. Møller, aby se podrobily šetření podle čl. 14 odst. 3 nařízení č. 17 a čl. 11 odst. 3 nařízení.

- 13 Dokumenty objevené v rámci šetření, ke kterému došlo ve dnech 15. a 16. června 2000, potvrdily, že dohoda uzavřená mezi společnostmi SAS a Maersk Air měla širší rozsah, než který strany Komisi oznámily. Dokumenty totiž odhalily, že na základě dohody, která Komisi nebyla oznámena, se jednak SAS zavázala nezajišťovat spojení provozovaná Maersk Air z Jutska, zatímco Maersk Air slíbila nezavést služby na spojení s odletem z Kodaně, které SAS provozovala nebo chtěla provozovat, a jednak Maersk Air odstoupila od zajišťování spojení Kodaň–Stockholm, přičemž SAS učinila totéž, pokud jde o spojení Kodaň–Benátky a Billund–Frankfurt, a každá společnost tak přenechala druhé společnosti výlučné zajišťování spojení.
- 14 Dne 22. června 2000 Maersk Air spontánně sdělila Komisi doplňující informace, které byly až do té doby uloženy v obydlí jednoho z jejích bývalých zaměstnanců.
- 15 Dopisem ze dne 24. srpna 2000 v odpovědi na žádost Komise o informace ze dne 1. srpna 2000 SAS Komisi předala spis s označením „soukromé spisy“. Dopisem ze dne 13. září 2000 jí SAS předala dva další spisy, které se objevily po návratu některých zaměstnanců z letní dovolené.
- 16 Dopisem ze dne 12. října 2000 společnosti SAS a Maersk Air podaly dodatečné oznámení, aby Komise mohla zohlednit změny v jejich spolupráci týkající se zejména plánování letového provozu obou společností.

- 17 Dne 31. ledna 2001 Komise zahájila řízení podle článku 81 ES a článku 53 dohody o Evropském hospodářském prostoru (EHP) a poslala SAS a Maersk Air oznámení námitek podle čl. 3 odst. 1 a čl. 16 odst. 1 nařízení. Oznámení námitek se vztahovalo k neoznámeným aspektům spolupráce, které Komise odhalila v rámci šetření, jakož i k oznameným aspektům, které nebyly srozumitelné bez neoznámených aspektů, jako je spolupráce na spojeních Billund–Frankfurt a Kodaň–Benátky. V uvedeném oznámení se první závěry Komise týkaly skutečnosti, že SAS a Maersk Air porušily článek 81 ES a článek 53 Dohody o EHP a že toto porušení práva Společenství může být považováno za velmi závažné porušení. Komise rovněž stranám oznámila svůj úmysl uložit jim pokuty.
- 18 V odpovědích na oznámení námitek, obou ze dne 4. dubna 2001, strany kartelové dohody uznaly skutkové okolnosti a existenci protiprávního jednání popsaného v oznámení námitek a upřesnily, že si nepřejí požádat o slyšení.
- 19 Společnosti SAS a Maersk Air nicméně předložily vyjádření, která se omezovala na aspekty způsobilé ovlivnit výpočet pokuty, jako je závažnost a doba trvání protiprávního jednání.
- 20 Na konci řízení Komise přijala rozhodnutí 2001/716/ES ze dne 18. července 2001, týkající se řízení podle článku 81 Smlouvy o ES a článku 53 dohody o EHP (Věc COMP.D.2 37.444 – SAS/Maersk Air a věc COMP.D.2 37.386 – Sun-Air proti SAS a Maersk Air) (Úř. věst. L 265, s. 15) (dále jen „napadené rozhodnutí“).

21 Výrok napadeného rozhodnutí zní následovně:

„Článek první

[...] SAS a [...] Maersk Air porušily článek 81 [ES] a článek 53 dohody o EHP tím, že uzavřely:

- a) globální dohodu o rozdělení trhů, která stanoví, že SAS nebude zajišťovat spojení provozované Maersk Air z Jutska a že Maersk Air nezavede služby na spojení z Kodaně, které SAS provozuje nebo si přeje provozovat, jakož i dohodu o dodržování rozdělení vnitrostátních linek;
- b) specifické dohody o rozdělení trhu týkající se některých mezinárodních linek, zejména:
 - i) dohodu, která stanoví, že Maersk Air za náhradu přestane provozovat spojení mezi Kodaní a Stockholmem od 28. března 1999;
 - ii) jako náhradu za odstoupení Maersk Air od spojení mezi Kodaní a Stockholmem dohodu, podle které SAS přestane provozovat linku mezi Kodaní a Benátkami na konci [měsíce] dubna [nebo] začátkem [měsíce] dubna 1999 a Maersk Air začne zajišťovat tuto linku ve stejné době;

- iii) dohodu, která stanoví, že SAS přestane nabízet lety na spojení Billund–Frankfurt v lednu 1999.

Článek 2

Z důvodu protiprávních jednání uvedených v čl. 1 [písm.] a) bude SAS [...] uložena pokuta ve výši 39 375 000 eur a Maersk Air [...] bude uložena pokuta ve výši 13 125 000 eur.“

Řízení a návrhy účastníků řízení

- 22 Návrhem doručeným kanceláří Soudu dne 2. října 2001 podala žalobkyně tuto žalobu.
- 23 Na základě zprávy soudce zpravodaje rozhodl Soud (třetí senát) o zahájení ústní části řízení a v rámci organizačních procesních opatření požádal účastníky řízení o písemné zodpovězení některých otázek a předložení různých dokumentů. Účastníci řízení těmto žádostem ve stanovené lhůtě vyhověli.
- 24 Řeči účastníků řízení a jejich odpovědi na otázky Soudu byly vyslechnuty na jednání, které se konalo dne 24. června 2004.

25 Žalobkyně navrhuje, aby Soud:

- částečně zrušil napadené rozhodnutí v rozsahu, v němž pokuta, která jí je uložena v článku 2 uvedeného rozhodnutí, je příliš vysoká;
- podpůrně, snížil výši pokuty v rozsahu, který uzná za vhodný;
- uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

26 Komise navrhuje, aby Soud:

- zamítl žalobu;
- uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

27 Komise ve své duplice poznamenává, že žalobkyně zpochybňuje některá zjištění týkající se dosahu a povahy protiprávního jednání, zatímco v její žalobě potvrdila, že nepochybuje o skutkové okolnosti protiprávního porušení a že obdržela 10 % snížení výše pokuty za to, že nepochybnila věcnou správnost skutkových zjištění uvedených v oznámení námitek. Komise se domnívá, že tímto se žalobkyně dopustila

pochybení, které by mělo vést ke zvýšení uložené pokuty, a připomíná Soudu, že je oprávněn přijmout takové opatření v rámci soudního přezkumu v plné jurisdikci.

Právní otázky

- 28 Úvodem žalobkyně zdůrazňuje, že nepochybně napadené rozhodnutí v rozsahu, v němž prohlašuje, že žalobkyně porušila pravidla hospodářské soutěže, ale zpochybňuje pouze některé prvky způsobilé ovlivnit výpočet pokuty, která jí byla uložena.
- 29 Na podporu své žaloby žalobkyně vznáší tři žalobní důvody. První žalobní důvod vychází z porušení čl. 12 odst. 2 nařízení a pokynů a týká se posouzení závažnosti protiprávního jednání. Druhý žalobní důvod vychází z porušení čl. 12 odst. 2 nařízení a týká se určení doby trvání protiprávního jednání. V rámci třetího žalobního důvodu žalobkyně tvrdí, že Komise nezohlednila nebo že nesprávně zohlednila polehčující okolnosti, které měly vést k významnějšímu snížení základní výše pokuty.

K prvnímu žalobnímu důvodu, který vychází z nesprávného posouzení závažnosti protiprávního jednání

Argumenty účastníků řízení

- 30 Žalobkyně tvrdí, že Komise porušila článek 12 nařízení a pokyny tím, že kvalifikovala protiprávní jednání žalobkyně jako „velmi závažná“, zatímco tato jednání byla pouze

„závažná“. Tento žalobní důvod se dělí na pět částí týkajících se kvalifikace protiprávního jednání, jeho skutečného dopadu, jeho zeměpisného dosahu, výhod z něj plynoucích a zohledněného obrátu.

— K první části týkající se kvalifikace protiprávního jednání

31 Žalobkyně zaprvé tvrdí, že její protiprávní jednání nedosahují závažnosti protiprávních jednání obvykle kvalifikovaných Komisí jako „velmi závažná“. V rozhodnutích Komise a zejména v těch rozhodnutích, na která odkazují pokyny, jakož i v judikatuře Soudu a Soudního dvora, totiž podle ní protiprávní jednání kvalifikovaná jako „velmi závažná“ neměnně zasahují celý společný trh nebo alespoň jeho významnou část a předpokládají způsobení značné a skutečné újmy hospodářské soutěži na tomto trhu. Žalobkyně zdůrazňuje, že pokyny sice skutečně uvádějí, že rozdělení trhu představují velmi závažná protiprávní jednání, avšak takto kvalifikovány byly pouze dlouhotrvající kartelové dohody velkého rozsahu. Tato analýza je v souladu s praxí, která vyplývá z nedávných věcí týkajících se rozdělení trhu, jako jsou věci, které vedly k vydání rozsudků „Lyzin“, „Bezešvé ocelové trubky“ a „Trubky dálkového vytápění“. V projednávaném případě přitom i přes relativní význam určitých leteckých spojení dotčených protiprávními jednáními neoznámené aspekty spolupráce neměly natolik rozsáhlé nebo závažné účinky.

32 Žalobkyně připomíná, že Soudní dvůr upřesnil, že závažnost protiprávního jednání se posuzuje s ohledem na mnoho faktorů, jejichž povaha závisí na typu protiprávního jednání a okolnostech každého případu (rozsudek Soudního dvora ze dne 7. června 1983, *Musique Diffusion française a další v. Komise*, 100/80 až 103/80, Recueil, s. 1825, body 120 a 129). I když uznává určitou posuzovací pravomoc Komise pro určení závažnosti protiprávního jednání, žalobkyně shledává, že tato pravomoc byla podstatně omezena přijetím pokynů. I když metoda použitá

Komisi podle jejích pokynů zohledňuje jiné okolnosti, než je povaha protiprávního jednání, posouzení závažnosti protiprávního jednání nemůže být založeno výlučně na kvalifikaci chování, aniž by byl zohledněn jeho dopad. Podle žalobkyně naopak skutečnost, že „*per se*“ nebo „zjevné“ protiprávní jednání spadá do rozsahu působnosti čl. 81 odst. 1 ES, což žalobkyně připouští, pokud jde o rozdělení trhů, neumožňuje přímo rozhodnout o jeho závažnosti při stanovení výše pokuty.

33 Žalobkyně zadruhé shledává, že projednávaný případ musí být porovnán s případem, který byl předmětem rozhodnutí Komise ve věci „Řecké trajekty“ (rozhodnutí Komise 1999/271/ES ze dne 9. prosince 1998 týkající se řízení podle článku [81] ES – IV/34.466) (Úř. věst. 1999, L 109, s. 24), která se týkala dohody o určení cen za služby lodní dopravy mezi Řeckem a Itálií a ve které Komise, byť měla za to, že tento typ dohody svojí povahou představuje velmi závažné porušení práva Společenství, nicméně s ohledem na omezený skutečný účinek protiprávního jednání, na okolnost, že strany plně neprovedly všechny dohody, a na to, že protiprávní jednání mělo účinky pouze v omezené části společného trhu, shledala, že šlo pouze o „závažné“, a nikoliv „velmi závažné“ porušení pravidel hospodářské soutěže Společenství.

34 Žalobkyně tvrdí, že v projednávaném případě Komise nepředložila důkaz o namítaných účincích dohody a o jejím dopadu v rámci svého tvrzení, že rozdělením trhů mezi těmito dvěma společnostmi bylo dotčeno mnoho dalších linek. Žalobkyně Komisi především vytýká, že v projednávaném případě správně nedefinovala více než tři trhy (tedy linky Kodaň–Stockholm, Kodaň–Benátky a Billund–Frankfurt).

35 Závažnost protiprávního jednání závisí jak na jeho zeměpisném dopadu, tak na počtu dotčených osob a spokojení se s prvním kritériem by vedlo k přísnějšímu zacházení s odvětvím letecké dopravy než například s odvětvím námořní dopravy. Žalobkyně poukazuje na skutečnost, že počet cestujících na těchto třech linkách vymezených Komisí, tedy 1,082 milionu cestujících, potvrzuje, že projednávaný

případ je srovnatelný s případem ve věci „Řecké trajekty“, kde byl počet cestujících 1,258 milionu. V obou případech byl počet cestujících relativně nízký s ohledem na souhrnný počet spojení na území EHP, jakož i mezi EHP a vnější oblastí. Stejně tak dohoda uzavřená v projednávaném případě byla pouze částečně provedena v rozsahu, v němž jí byly dotčeny pouze tři linky konkrétně označené Komisí, jak dokládá především skutečnost, že účastníci neuspěli v uzavření dohody, co se týče linky Kodaň–Birmingham.

- 36 Naopak porovnání zeměpisného dopadu protiprávního jednání v projednávaném případě s dotčeným protiprávním jednáním ve věci Volkswagen (rozhodnutí Komise 98/273/ES ze dne 28. ledna 1998, týkající se řízení podle článku [81] ES, IV/35.733 – VW) (Úř. věst. L 124, s. 60), které provedla Komise, postrádá význam, jelikož definice relevantního trhu v každém z těchto odvětví, tedy odvětví letecké dopravy v prvním případě a distribuce motorových vozidel ve druhém případě, vychází z velmi odlišných metod. Krom toho okolnost, že ve věci Volkswagen Komise kvalifikovala protiprávní jednání jako velmi závažné, i když jedinými dotčenými státy byly Itálie, Německo a Rakousko, není podstatná s ohledem na rozdíl ve velikosti mezi těmito třemi zeměmi a Dánskem.
- 37 Nakonec žalobkyně zatřetí poznamenává, že i když Komise kvalifikovala protiprávní jednání, jehož se dopustily společnosti SAS a Maersk Air, jako „velmi závažné“, stanovila výchozí bod výpočtu pokuty na 14 milionů eur pro Maersk Air. Vzhledem k tomu, že pokyny stanoví minimální výši pokuty u velmi závažných protiprávních jednání na 20 milionů eur, žalobkyně z toho dovozuje, že postup Komise byl nekonzistentní a že protiprávní jednání každé smluvní strany mělo být kvalifikováno jako závažné.

— K druhé části týkající se skutečného dopadu protiprávního jednání

- 38 Žalobkyně tvrdí, že protiprávní jednání, kterých se spoluúčastnila, měla pouze malý negativní dopad na relevantní trhy, ne-li žádný. Žalobkyně v tomto ohledu tvrdí, že

všechny změny plánování letového provozu každé ze stran byly odůvodněny vážnými hospodářskými a obchodními úvahami s tím, že ke stejným změnám by vedla i jednostranná rozhodnutí. Žalobkyně připomíná, že SAS utrpěla značné ztráty na spojeních Kodaň–Benátky a Billund–Frankfurt, zatímco Maersk Air utrpěla značné ztráty na spojení Stockholm–Kodaň.

- 39 Žalobkyně připouští, že linka Kodaň–Stockholm posloužila jako „směnná hodnota“ v rámci vyjednávání, ale zdůrazňuje, že měla veškerý zájem na tom, aby Maersk Air pokračovala v provozování této linky se skoro čtyřmi denními lety, jelikož sama nemohla se ziskem využít všechen potenciál dopravy mezi Stockholmem a svou základnou v Kodani.
- 40 Žalobkyně dále uplatňuje, že nic neumožňuje učinit závěr, že tarify se na dotyčných linkách v rámci spolupráce neúměrně zvýšily. Ke správnému posouzení závažnosti protiprávního jednání je přitom třeba zohlednit dopad na ceny nebo alespoň prokázat dopad na objem dopravy. Žalobkyně v tomto ohledu uplatňuje, že studie, kterou objednala u společnosti Lexecon za účelem přezkoumání skutečného dopadu dohody na jiné linky s odletem z Dánska než na tři linky zmíněné Komisí, ukazuje, že dohoda pouze nepatrně přispěla k oslabení potenciálního konkurenčního tlaku na SAS a měla opravdu pouze minimální skutečný dopad na tarify. Srovnání mezi jednak linkou Kodaň–Stockholm a jednak linkami Kodaň–Oslo a Stockholm–Oslo, co se týče uplatňovaných tarifů od ledna 1998 do března 2000 u určitých kategorií letenek, ukazuje, že na třech spojeních, z nichž dvě nebyla zajišťována Maersk Air, se tarify vyvíjely podobně.
- 41 Žalobkyně tvrdí, že z její spolupráce s Maersk Air měli cestující výhody v několika ohledech. Po šetření SAS a Maersk Air omezily svoji spolupráci na její „povolené“ aspekty, jako je sdílení kódů, program věrnosti zákazníků, asistenční služby

související s přistáním a ubytováním. Žalobkyně je názoru, že tato spolupráce je pro cestující značně výhodná, přičemž tato výhoda spočívá především v otevření nebo znovuotevření nových linek, například mezi jednak Kodaní a jednak Aténami, Benátkami, Istanbulem a Káhirou a mezi Billundem a Dublinem, jakož i ve zvýšení frekvence letů a zlepšení spojení na existujících linkách.

42 Žalobkyně zdůrazňuje, že žádná strana nepřijala nebo neprovedla jakékoliv rozhodnutí, které nebylo slučitelné s jejím vlastním zájmem. Na jaře 2000 se tak smluvní strany, když nenalezly dohodu o lince Kodaň–Birmingham, rozhodly spolu přímo soutěžit na lince, kterou Maersk Air provozovala s British Airways.

43 Žalobkyně nakonec tvrdí, že byla dotčena pouze omezená část společného trhu, a to i přesto, že strany formulovaly svou dohodu obecně. Jednak nic nenasvědčuje tomu, že při absenci dohody by strany jednaly jinak na jakékoliv jiné lince, než na třech označených linkách. Dále pak i na třech linkách označených Komisí byly změny plánování letového provozu nevyhnutelné.

— K třetí části týkající se zeměpisného dosahu protiprávního jednání

44 Žalobkyně shledává, že tvrzení obsažené v bodě 91 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého „dotčený zeměpisný trh přesahuje [...] EHP“, není jasné a konzistentní. Takové tvrzení totiž vychází z definice dotčeného zeměpisného trhu jako zeměpisné oblasti, ve které měly účinky protiprávního jednání určitý dopad.

Žalobkyně připomíná, že v bodě 28 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise tvrdí, že každé spojení bodu odletu a příletu musí být považováno za oddělený trh z pohledu zákazníka. Obvyklá metoda definice trhů Komise ve věcech v oblasti letecké dopravy krom toho nevede ke zjištění určité zeměpisné oblasti, ale spíše ke zjištění lineárního spojení z bodu do bodu. Žalobkyně uplatňuje, že kromě tří dotčených relevantních trhů (Kodaň–Stockholm, Kodaň–Benátky a Billund–Frankfurt) Komise nedefinovala žádný další trh a spokojila se pouze s odkazem na obecné kategorie, když zmínila velký počet blíže neurčených spojení s příletem a odletem v Kodani a Billundu. Komisi se tedy nepodařilo zjistit a vymezit více než tři trhy.

45 V každém případě Komise neprokázala existenci trhu přesahujícího EHP a neodůvodnila své tvrzení, že všechna spojení s odletem a příletem v Kodani mohla být dohodou dotčena.

46 Mimoto relevantní území zjištěné Komisí zahrnuje řadu leteckých linek, které nejsou provozovány ani SAS, ani Maersk Air a které nemají Dánsko ani jako svůj bod odletu, ani jako svůj bod příletu. Ani zde Komise nijak neprokázala, jak tato spojení jsou nebo mohou být dotčena.

47 Žalobkyně tvrdí, že Komise neprokázala skutečný dopad předmětné dohody na dotčený počet spojení, které zmiňuje pouze odkazem na kategorie a blíže neurčuje. Žalobkyně uplatňuje, že studie Lexecon dospěla k závěru, že na linkách, na kterých se činnosti stran nepřekrývaly a kde byla SAS vystavena pouze potenciální hospodářské soutěži ze strany Maersk Air, byl dopad dohody minimální.

- 48 Žalobkyně poukazuje na to, že ve věci „Řecké trajekty“ Komise potvrdila, že v oblasti dopravy je zeměpisný dosah protiprávních jednání omezen na spojení, která byla skutečně dotčena protisoutěžním jednáním. V projednávaném případě nesprávné posouzení zeměpisného dosahu dohody vedlo Komisi k nesprávnému posouzení závažnosti protiprávního jednání.
- 49 I za předpokladu, že by Soud měl za to, že pojem „dotčený zeměpisný trh“ znamená zeměpisnou oblast, ve které měly účinky protiprávního jednání dopad, by odůvodnění bylo neodpovídající v tom, že napadené rozhodnutí neuvádí, jaký typ účinků se mohl projevit v oblasti „EHP a mimo něj“.
- 50 Žalobkyně tvrdí, že Komise mimoto nesprávně posoudila zeměpisný dopad protiprávního jednání.
- 51 Žalobkyně se domnívá, že protiprávní jednání nemělo tak velký účinek, jak uplatňuje Komise. Komise měla například přihlídnout k neúspěchu SAS a Maersk Air, pokud jde o jejich snahu zkoordinovat své letové řády na lince Kodaň–Birmingham. Tento příklad ukazuje, že i přes obecné znění dohody o rozdělení trhu byly její účinky znatelné pouze na linkách, kde strany skutečně soutěžily.

— Ke čtvrté části týkající se výhod plynoucích z protiprávního jednání

- 52 Žalobkyně připomíná, že podle pokynů může být základní výše pokuty zvýšena, aby se překročila částka zisku nezákonně nabytého na základě protiprávního jednání. V projednávaném případě Komise použila tato ustanovení a vypočítala vyšší pokuty,

kteřá byla žalobkyni uložena, s tím, že vzala na základě odhadů stran kartelové dohody učiněných při vyjednávání do úvahy skutečnost, že odstoupení Maersk Air od linky Kodaň–Stockholm znamenalo pro SAS dodatečný roční příjem [...] ¹ dánských korun (DKK). V rozporu s tvrzením Komise v její žalobní odpovědi z napadeného rozhodnutí jasně vyplývá, že Komise odhadla zisky SAS z protiprávního jednání skutečně na základě částky [...] DKK.

53 Žalobkyně zpochybňuje, že protiprávní jednání jí přineslo dodatečný zisk [...] DKK.

54 Žalobkyně v tomto ohledu nejprve uplatňuje, že částka [...] DKK vychází z připomínky učiněné náhodně zástupcem Maersk Air v průběhu vyjednávání a tato částka nebyla v žádném okamžiku přijata SAS.

55 Tato informace je rovněž v rozporu se skutečností, že se tarify na lince Kodaň–Stockholm nevýrazně odlišují od tarifů na srovnatelných linkách.

56 Žalobkyně dále uvádí, že posouzení Komise v rozsahu, v němž se posledně uvedená omezuje pouze na posouzení linky Kodaň–Stockholm, nezohledňuje zvláštní povahu odvětví letecké dopravy, které je síťovým odvětvím. Nezbytnost vzít do úvahy celkovou síť je zvláště důležitá co se týče linky Kodaň–Stockholm, na které je 60 % provozu spojitým provozem.

1 — Důvěrné údaje vynechány.

- 57 Žalobkyně rovněž tvrdí, že bylo v jejím zájmu, aby Maersk Air pokračovala ve své činnosti na lince Kodaň–Stockholm z důvodu naplnění kapacit SAS na této lince, jak také SAS tvrdila v rámci vyjednávání s Maersk Air v roce 1998. Dodává, že v průběhu relativně krátkého období po odstoupení Maersk Air nemohla SAS plně přizpůsobit svou síť nové situaci a že z důvodu naplnění kapacit SAS ztrácí letový provoz ve prospěch konkurenčních sítí.
- 58 Nakonec žalobkyně tvrdí, že částka [...] DKK má původ v dokumentu, který SAS neměla možnost v dané době komentovat, a že skutečnost, že SAS nepopřela výroky zástupce Maersk Air, neznamená, že je schválila. Dokumenty vyhotovené SAS týkající se těchto vyjednávání ostatně nezmiňují dodatečný příjem plynoucí z dohody o spolupráci, ale naopak navrhuji, že bude výhodné, aby Maersk Air zůstala na lince Stockholm–Kodaň za účelem odstranění úzkého hrdla v dobách nejvyššího provozu.
- 59 Krom toho žalobkyně poznamenává, že z napadeného rozhodnutí vyplývá, že částka [...] DKK je založena na předpokládaném zvýšení tarifu na cestujícího u spojení Kodaň–Stockholm a Kodaň–Oslo, zatímco posledně uvedená linka nebyla zahrnuta do dohody o rozdělení trhů. Pokud se úvahy Komise použijí pouze na linku Kodaň–Stockholm, která zahrnuje přibližně 1 milion cestujících, správnou částkou by tak bylo [...] DKK.

— Ke čtvrté části týkající se dotyčného obratu

- 60 Žalobkyně se domnívá, že pokud by Soud souhlasil s volbou Komise použít metodu výpočtu založenou na dotyčném obratu, byť na něj pokyny pro výpočet pokuty neodkazují, je třeba, aby Komise alespoň porovnávala srovnatelné údaje.

- 61 Žalobkyně v tomto ohledu tvrdí, že Komise pochybila v rozsahu, v němž porovnála konsolidovaný obrat skupiny SAS ve výši 4,917 miliard eur a obrat Maersk Air, který je 10,7krát menší, aniž by vzala do úvahy skutečnost, že Maersk Air je součástí skupiny A. P. Møller, jejíž obrat je přibližně dvojnásobkem obratu skupiny SAS.
- 62 Komise zpochybňuje opodstatněnost argumentace žalobkyně a navrhuje zamítnutí žalobního důvodu.

Závěry Soudu

- 63 V rámci prvního žalobního důvodu, podle kterého Komise nesprávně kvalifikovala protiprávní jednání jako „velmi závažná“, zatímco byla pouze „závažná“, žalobkyně uvádí řadu bodů žalobního důvodu a argumentů rozdělených do pěti částí, které, ač jsou oddělené, se částečně překrývají a v zásadě směřují ke zpochybnění posouzení závažnosti protiprávního jednání Komisí v rozsahu, v němž bylo příliš založeno na povaze protiprávního jednání a v němž Komise přehlédla nebo nesprávně posoudila faktory týkající se velikosti relevantního zeměpisného trhu a skutečného dopadu protiprávního jednání na trh. Žalobkyně se domnívá, že skutkové okolnosti v této věci jsou podobné skutkovým okolnostem ve věci „Řecké trajekty“ a že Komise při výpočtu pokuty nesprávně vzala v úvahu zisky z protiprávního jednání, jakož i celkový obrat.

— Úvodní poznámky

- 64 Na úvod je třeba připomenout, že čl. 12 odst. 2 nařízení podobně jako čl. 15 odst. 2 nařízení č. 17 pouze stanoví, že při stanovení výše pokuty se přihlíží k závažnosti

a době trvání protiprávního jednání. Podle ustálené judikatury toto ustanovení uděluje Komisi při stanovení pokut širokou posuzovací pravomoc (rozsudek Soudu ze dne 21. října 1997, *Deutsche Bahn v. Komise*, T-229/94, Recueil, s. II-1689, bod 127), která je především nástrojem její obecné politiky v oblasti hospodářské soutěže (rozsudek *Musique Diffusion française a další v. Komise*, bod 32 výše, body 105 a 109). V této souvislosti pro účely zajištění transparentnosti a objektivit svých rozhodnutí o pokutách Komise přijala v roce 1998 pokyny s cílem upřesnit, při dodržení nadřazeného práva, kritéria, která hodlá používat v rámci výkonu své posuzovací pravomoci; z čehož vyplývá, že si Komise omezila tuto svou pravomoc (v tomto smyslu viz rozsudek Soudu ze dne 30. dubna 1998, *Vlaamse Gewest v. Komise*, T-214/95, Recueil, s. II-717, bod 89) v rozsahu, v němž je povinna dodržovat indikativní pravidla, která si sama stanovila (rozsudek Soudu ze dne 12. prosince 1996, *AIUFFASS a AKT v. Komise*, T-380/94, Recueil, s. II-2169, bod 57).

- 65 V projednávaném případě podle bodů 78 a 125 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise uložila pokuty dvěma společnostem, které porušily čl. 81 odst. 1 ES a článek 53 dohody o EHP. Z těchto bodů odůvodnění napadeného rozhodnutí a ze spisu vyplývá, že pokuty byly uloženy na základě čl. 12 odst. 2 nařízení a že Komise, i když napadené rozhodnutí výslovně neodkazuje na pokyny a tyto pokyny se výslovně týkají pouze pokut uložených podle čl. 15 odst. 2 nařízení č. 17, stanovila vyšší pokut podle metody definované v pokynech.
- 66 Je třeba nejprve zkoumat, zda, jak uvádí žalobkyně, pokyny nadměrně snížily posuzovací pravomoc Komise v souvislosti se stanovováním výše pokut.
- 67 Podle metody definované v pokynech je stanovení výše pokut založeno na systému, který spočívá ve stanovení základní výše, která se zvyšuje v případech přitěžujících

okolností a snižuje v případě polehčujících okolností. Základní výše je stanovena podle závažnosti protiprávního jednání a může se k ní připočíst případná dodatečná částka v závislosti na době trvání protiprávního jednání.

- 68 Pokud jde o závažnost protiprávního jednání, pokyny upřesňují, že při jejím hodnocení je třeba brát v úvahu jeho povahu, skutečný dopad na trh, pokud jej lze měřit, a velikost relevantního zeměpisného trhu (bod 1 A první pododstavec pokynů). V tomto rámci jsou protiprávní jednání rozdělena do tří kategorií, tedy „méně závažná“ protiprávní jednání, za které je předpokládána výše pokut mezi 1 000 a 1 milionem eur, „závažná protiprávní jednání“, za které je předpokládána výše pokut mezi 1 milionem a 20 miliony eur, a „velmi závažná protiprávní jednání“, za které je předpokládána výše pokut nad 20 milionů eur (bod 1 A druhý pododstavec, první a třetí odrážka). V rámci každé z těchto kategorií umožňuje stupnice pokut rozdílné zacházení, které je třeba uplatnit ve vztahu k podnikům podle povahy protiprávního jednání, kterého se dopustily (bod 1 A třetí pododstavec). Je mimoto nezbytné brát v úvahu, zda původci protiprávních jednání skutečně měli hospodářskou možnost způsobit významnou škodu jiným hospodářským subjektům, zejména pak spotřebitelům, a určit výši pokuty na úrovni, která zajistí její dostatečně odrazující účinek (bod 1 A čtvrtý pododstavec).

- 69 V rámci každé ze tří takto definovaných kategorií protiprávních jednání může být v některých případech nezbytné změnit hodnotu takto určené částky pomocí určitého koeficientu, aby se vzala v úvahu specifická váha, a tedy skutečný dopad protiprávního jednání každého podniku na hospodářskou soutěž, zejména pokud existuje značný nepoměr ve velikosti podniků, které se dopustily protiprávního jednání stejného typu, a v důsledku toho přizpůsobit výchozí částku specifické povaze každého podniku (dále jen „výchozí částka“) (bod 1 A, šestý pododstavec).

- 70 Z toho vyplývá, že jelikož pokyny stanoví, že při hodnocení závažnosti protiprávního jednání je třeba brát v úvahu jeho povahu, skutečný dopad na trh, pokud jej lze měřit, a velikost relevantního zeměpisného trhu, spadají do právního rámce čl. 12 odst. 2 nařízení a do prostoru pro uvážení, který byl Komisi přiznán judikaturou, pokud jde o stanovení pokut.
- 71 Je třeba dále poznamenat, že na rozdíl od toho, co, jak se zdá, uplatňuje žalobkyně, pokyny nestanoví, že všechny kartelové dohody o rozdělení trhů budou z úřední povinnosti kvalifikovány jako „velmi závažné“.
- 72 Zprvce totiž bod 1 A první pododstavec pokynů výslovně stanoví, že při hodnocení závažnosti protiprávního jednání je třeba brát v úvahu nejen jeho povahu, ale i jeho dopad na trh, pokud jej lze měřit, a velikost relevantního zeměpisného trhu.
- 73 Zadruhé bod 1 A druhý pododstavec třetí odrážka upřesňující pojem „velmi závažné protiprávní porušení“ nepředpokládá striktní a předem určenou kvalifikaci, ale omezuje se na uvedení, že „těmi budou obecně horizontální omezení, jako cenové kartely a kvóty podílů na trhu nebo jiné praktiky, které ohrožují řádné fungování jednotného trhu, jako je rozdělování vnitrostátních trhů a jasné zneužívání dominantního postavení podniky majícími praktický monopol“.
- 74 Zatřetí bod 1 A rovněž stanoví ve svém čtvrtém a šestém pododstavci zohlednění řady dalších faktorů (skutečná hospodářská způsobilost původců protiprávního jednání způsobit významnou škodu, odrazující povaha pokuty, specifická váha, a tedy skutečný dopad protiprávního jednání každého podniku) pro účely stanovení výše pokuty.

- 75 Z toho vyplývá, že pokyny nelze považovat za nadměrně a protiprávně omezující posuzovací pravomoc Komise při stanovení pokut, ale je třeba je spíše hodnotit jako nástroj poskytující podnikům přesnější představu o politice hospodářské soutěže uplatňované Komisí za účelem zajištění transparentnosti a objektivní povahy jejích rozhodnutí o pokutách (viz v tomto smyslu rozsudek Soudu ze dne 29. dubna 2004, Tokai Carbon a další v. Komise, T-236/01, T-239/01, T-244/01 až T-246/01, T-251/01 a T-252/01, Recueil, s. II-1181, dále jen „rozsudek Grafitové elektrody“, bod 157). Je třeba rovněž připomenout, že legalita metodologie stanovené v pokynech pro výpočet pokut již byla několikrát potvrzena soudem Společenství (viz zejména rozsudky Soudu ze dne 20. března 2002, LR AF 1998 v. Komise, T-23/99, Recueil, s. II-1705; ze dne 19. března 2003, CMA CGM a další v. Komise, T-213/00, Recueil, s. II-913; Grafitové elektrody, a ze dne 9. července 2003, Archer Daniels Midland a Archer Daniels Midland Ingredients v. Komise, T-224/00, Recueil, s. II-2597, dále jen „rozsudek Lyzin“).
- 76 V každém případě je třeba konstatovat, že bod žalobního důvodu žalobkyně, podle kterého se Komise spokojila s čistě formalistickým postupem tím, že vzala do úvahy pouze kritérium povahy protiprávního jednání, vychází z nesprávného výkladu napadeného rozhodnutí.
- 77 Přezkum závažnosti protiprávního jednání totiž začíná v bodě 87 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého „k vyměření závažnosti protiprávního jednání Komise vezme do úvahy povahu tohoto jednání, velikost relevantního zeměpisného trhu a skutečný dopad protiprávního jednání na trh“. Dále následují tři „části“ napadeného rozhodnutí týkající se přezkumu „povahy protiprávního jednání“ (bod 88 a 89 odůvodnění), „velikosti relevantního zeměpisného trhu“ (bod 90 a 91 odůvodnění) a „skutečného dopadu protiprávního jednání“ (bod 92 až 95 odůvodnění). Nakonec ve čtvrté části Komise zkoumá ještě jednotlivé argumenty stran kartelové dohody týkající se závažnosti protiprávního jednání (bod 96 až 101 odůvodnění).

- 78 Z toho vyplývá, že bod žalobního důvodu žalobkyně vycházející z čistě formalistického přezkumu protiprávního jednání, který je omezen na povahu tohoto jednání, musí být zamítnut.
- 79 Dále je třeba zkoumat, zda posouzení závažnosti protiprávního jednání Komisí s ohledem na tři faktory, kterými jsou povaha protiprávního jednání, jeho skutečný dopad na trh a velikost relevantního zeměpisného trhu, je zjevně nesprávné.

— K povaze protiprávního jednání

- 80 Pokud jde o povahu protiprávního jednání, je třeba připomenout, že podle prvního článku napadeného rozhodnutí strany porušily článek 81 ES a článek 53 dohody o EHP tím, že uzavřely jednak globální dohodu o rozdělení trhů, která stanoví, že SAS nebude zajišťovat spojení provozovaná Maersk Air z Jutska a že Maersk Air nezavede služby na spojení s odletem z Kodaně, které SAS provozovala nebo si přála provozovat, jakož i dohodu určenou k dodržování rozdělení vnitrostátních linek, a jednak specifické dohody o rozdělení trhu týkající se určitých mezinárodních linek, zejména dohodu, která stanoví, že Maersk Air přestane za náhradu provozovat spojení mezi Kodaní a Stockholmem, která byla uzavřena jako náhrada za předcházející dohodu, podle které SAS přestala provozovat linku Kodaň–Benátky, zatímco toto spojení začala zajišťovat Maersk Air, a dohodu, podle které SAS přestane nabízet lety na lince Billund–Frankfurt.
- 81 Tyto skutkové okolnosti jsou nesporné, jelikož strany je uznaly ve správním řízení a žalobkyně ve své žalobě výslovně zdůraznila, že nezpochybňuje protiprávní jednání zjištěná v napadeném rozhodnutí.

82

V rámci první části tohoto žalobního důvodu, jehož cílem je prokázat, že shledaná protiprávní jednání měla být kvalifikována jako „závažná“, a nikoliv jako „velmi závažná“, žalobkyně Komisi v zásadě vytýká, že přijala formalistický postup tím, že posoudila pouze povahu protiprávního jednání, zatímco z rozhodovací praxe Komise (věci, které vedly k vydání rozsudků „Lyzin“, „Bezešvé ocelové trubky“ a „Trubky dálkového vytápění“) a judikatury vyplývá, že u protiprávních jednání týkajících se rozdělení trhů bylo kvalifikováno jako „velmi závažné“ pouze takové jednání, které mělo neměnný dopad na celý společný trh nebo alespoň na jeho podstatnou část a které skutečně způsobilo značnou újmu hospodářské soutěži. I když samotné pokyny uvádějí rozdělení trhu mezi „velmi závažnými“ protiprávními jednáními, odkazují pouze na kartelové dohody velkého rozsahu a dlouhé doby trvání. Žalobkyně tak odkazuje na rozhodnutí, která Komise přijala ve věcech, které vedly k vydání rozsudků „Cement“, „Kartony“ a „Trámy“.

83

V tomto ohledu je třeba připomenout, že „posouzení závažnosti protiprávního jednání pro účely stanovení výše pokuty musí být provedeno zejména s přihlédnutím k povaze omezení hospodářské soutěže, počtu a významu dotčených podniků a příslušné části trhu, kterou ve Společenství kontrolují, jakož i k situaci na trhu v době, kdy došlo k protiprávnímu jednání“ (rozsudek Soudního dvora ze dne 15. července 1970, ACF Chemiefarma v. Komise, 41/69, Recueil, s. 661, bod 176). Ustálená judikatura se ostatně omezuje na uvedení, že „posouzení závažnosti [...] musí být provedeno zejména s přihlédnutím k povaze omezení hospodářské soutěže“ (rozsudek Soudu ze dne 22. října 1997, SCK a FNK v. Komise, T-213/95 a T-18/96, Recueil, s. II-1739, bod 246, a rozsudek Lyzin, bod 117). Stejně tak ve svém rozsudku ze dne 30. září 2003, Michelin v. Komise (T-203/01, Recueil, s. II-4071, body 258 a 259), Soud rozhodl, že závažnost protiprávního jednání může být zjištěna s ohledem na povahu a účel zneužívajícího jednání, a připomněl, že „z ustálené judikatury (rozsudky Soudu ze dne 11. března 1999, Thyssen Stahl v. Komise, T-141/94, Recueil, s. II-347, bod 636, a ze dne 13. prosince 2001, Krupp Thyssen Stainless a Acciai speciali Terni v. Komise, T-45/98 a T-47/98, Recueil, s. II-3757, bod 199) vyplývá, že faktory vztahující se k účelu jednání mohou mít větší význam pro stanovení výše pokuty, než faktory vztahující se k jeho účinkům“.

- 84 I když je rovněž třeba vzít do úvahy velikost relevantního zeměpisného trhu a dopad na trh, pokud jej lze měřit, je tedy povaha protiprávního jednání zásadním kritériem pro posouzení závažnosti protiprávního jednání.
- 85 Pokud jde konkrétněji o kartelové dohody spočívající v rozdělení trhů jako v projednávaném případě, je třeba nejprve připomenout, že podle pokynů „velmi závažná“ protiprávní jednání v zásadě spočívají v horizontálních omezeních typu cenového kartelu a kvót podílů na trhu nebo jiných praktik ohrožujících řádné fungování vnitřního trhu a že tato jednání rovněž figurují mezi příklady kartelových dohod, které jsou v čl. 81 odst. 1 písm. c) ES výslovně prohlášeny za neslučitelné se společným trhem. Kromě toho, že tyto kartelové dohody vážně narušují hospodářskou soutěž tím, že zavazují strany dodržovat oddělené trhy často vymezené státními hranicemi, vedou k izolaci těchto trhů v rozporu s hlavním cílem Smlouvy o ES, kterým je integrace trhu Společenství. Protiprávní jednání tohoto typu, zejména pokud jde o horizontální kartelové dohody, jsou judikaturou kvalifikována jako „zvláště závažná“ nebo „zjevná protiprávní jednání“ (rozsudky Soudu ze dne 6. dubna 1995, Tréfilunion v. Komise, T-148/89, Recueil, s. II-1063, bod 109, a ze dne 15. září 1998, European Night Services a další v. Komise, T-374/94, T-375/94, T-384/94 a T-388/94, Recueil, s. II-3141, bod 136). Podle ustálené judikatury přitom Komise musí při posouzení závažnosti protiprávního jednání zohlednit nejen zvláštní okolnosti případu, ale rovněž kontext, v jakém k protiprávnímu jednání došlo, a dbát na to, aby její konání mělo odrazující účinek, zejména pokud jde o protiprávní jednání, která zvláště ohrožují dosažení cílů Společenství (rozsudek Musique Diffusion Française a další v. Komise, bod 32 výše, bod 106).
- 86 Pokud jde o bod žalobního důvodu žalobkyně, podle kterého měla být dotyčná protiprávní jednání kvalifikována jako „závažná“ z důvodu, že jako „velmi závažná“ mohou být kvalifikována pouze dlouhotrvající protiprávní jednání, která zahrnují celý společný trh, tento bod musí být zamítnut.

87 Jednak tento bod žalobního důvodu postrádá právní základ. Doba trvání protiprávního jednání není kritériem, které by umožňovalo posouzení závažnosti, ale je druhým faktorem, vedle závažnosti protiprávního jednání, který je pro účely stanovení výše pokuty uvedený jak v čl. 12 odst. 2 nařízení, tak v pokynech. Pokud jde o zeměpisný rozsah, skutečnost, že pokyny v rámci pouhého uvedení příkladů protiprávních jednání kvalifikovaných jako „velmi závažná“ odkazují pouze na protiprávní jednání, která se skutečně týkají větší části členských států, nemůže být vykládána tak, že takto kvalifikována mohou být pouze protiprávní jednání s takovým zeměpisným dosahem. Navíc i za předpokladu, že by se většina rozhodnutí nebo judikatury týkající se protiprávních jednání posouzených jako „velmi závažná“ vztahovala k zeměpisně velmi rozsáhlým omezením, ani Smlouva, ani nařízení, ani pokyny a ani judikatura nicméně neumožňují učinit závěr, že pouze tato jednání mohou takto kvalifikována. Naopak, jak bylo připomenuto výše, judikatura přiznala Komisi širokou posuzovací pravomoc při určení závažnosti protiprávních jednání a stanovení pokuty v závislosti na řadě faktorů, které nejsou shrnuty do závazného nebo taxativního seznamu kritérií, která musejí být vzata v úvahu. Mimoto podle ustálené judikatury rozhodovací praxe Komise sama o sobě nevytváří právní rámec pro pokuty v oblasti hospodářské soutěže (viz zejména rozsudek Soudu ze dne 13. ledna 2004, JCB Service v. Komise, T-67/01, Recueil, s. II-327, bod 188).

88 V každém případě je namístě poznamenat, že některá protiprávní jednání byla kvalifikována jako „velmi závažná“, ačkoliv nebyla „velmi rozsáhlá“ ve smyslu chápání žalobkyně. Rozhodnutí přijaté ve věci Volkswagen, proti kterému byla podána žaloba na neplatnost, která byla zamítnuta Soudem (rozsudek Soudu ze dne 6. července 2000, Volkswagen v. Komise, T-62/98, Recueil, s. II-2707, potvrzený v rámci opravného prostředku rozsudkem Soudního dvora ze dne 18. září 2003, Volkswagen v. Komise, C-338/00 P, Recueil, s. I-9189), kvalifikovalo dotyčné protiprávní jednání jako „velmi závažné“, byť jedinými dotčenými státy byly Itálie, Německo a Rakousko. Stejně tak Soud v rozsudku ze dne 21. října 2003, General Motors Nederland a Opel Nederland v. Komise (T-368/00, Recueil, s. II-4491), potvrdil posouzení Komise, které kvalifikovalo jako „velmi závažné“ protiprávní jednání týkající se nizozemského trhu v oblasti prodeje nových motorových vozidel značky Opel.

89 Krom toho je namístě zdůraznit, že území jednoho státu, a dokonce i jeho omezená část, může být považováno za podstatnou část společného trhu ve smyslu článku 82 ES (viz zejména rozsudky Soudního dvora ze dne 16. prosince 1975, *Suiker Unie a další v. Komise*, C-40/73 až C-48/73, C-50/73, C-54/73 až C-56/73, C-111/73, C-113/73 a C-114/73, Recueil, s. 1663, body 371 až 375, a ze dne 10. prosince 1991, *Merci convenzionali porto di Genova*, C-179/90, Recueil, s. I-5889, bod 15, a rozsudek Soudu ze dne 17. prosince 2003, *British Airways v. Komise*, T-219/99, Recueil, s. II-5917, body 74 až 117).

90 Dále tento bod žalobního důvodu postrádá skutkový základ v rozsahu, v němž se protiprávní jednání shledaná v napadeném rozhodnutí netýkají, jak předestírá žalobkyně, pouze Dánska. Podle bodu 91 odůvodnění totiž dotčený zeměpisný trh přesahuje EHP. Je třeba připomenout, že napadené rozhodnutí uvádí, že strany kartelové dohody uzavřely, kromě specifických dohod o rozdělení trhů týkajících se určitých mezinárodních linek, globální dohodu o rozdělení trhů, která stanoví, že SAS nebude zajišťovat spojení provozovaná Maersk Air z Jutska a že Maersk Air nezavede služby na spojení s odletem z Kodaně, které SAS provozuje nebo si přeje provozovat. Tedy s výhradou pozdějšího přezkumu opodstatněnosti posouzení velikosti relevantního zeměpisného trhu, i když se dohoda týká pouze spojení s odletem a přiletem v Dánsku, dotčený zeměpisný trh zahrnuje celý EHP, a dokonce jej i přesahuje.

91 Z toho vyplývá, že bod žalobního důvodu, podle kterého protiprávní jednání nemohou být s ohledem na jejich povahu kvalifikována jako „velmi závažná“, musí být zamítnut.

— K velikosti relevantního zeměpisného trhu

92 Pokud jde zadruhé o kritérium týkající se velikosti relevantního zeměpisného trhu, žalobkyně v zásadě tvrdí, že Komise nesprávně posoudila zeměpisný dopad protiprávních jednání, a že dokonce ani nedefinovala jiné relevantní trhy, než jsou tři konkrétně zjištěné linky.

- 93 Na úvod je třeba poznamenat, že tento bod je částí žalobního důvodu vycházejícího z údajného nesprávného posouzení závažnosti protiprávního jednání a že není žalobním důvodem, kterým žalobkyně zpochybňuje existenci samotného protiprávního jednání. Jak žalobkyně výslovně zdůraznila, předmětem žaloby není zpochybnit existenci protiprávního jednání, které podle prvního článku napadeného rozhodnutí, jehož zrušení není žalobkyní navrhováno, spočívá jednak v uzavření dohod o třech konkrétních linkách (Kodaň–Stockholm, Kodaň–Benátky a Billund–Frankfurt) a jednak v uzavření globální dohody o rozdělení trhů, která stanoví, že SAS nebude zajišťovat spojení provozovaná Maersk Air z Jutska a že Maersk Air nezavede služby na spojení z Kodaně, které provozuje nebo si přeje provozovat SAS, jakož i dohody určené k dodržování rozdělení vnitrostátních linek.
- 94 V tomto rámci je třeba posuzovat tento bod žalobního důvodu, který musí být chápán tak, že se týká pouze určení zeměpisného rozsahu globální dohody pro účely posouzení závažnosti protiprávního jednání.
- 95 Je třeba připomenout, že v bodě 90 odůvodnění napadeného rozhodnutí, který je uveden pod názvem „Velikost relevantního zeměpisného trhu“, Komise uvedla, že upuštění od provozování tří spojení s odletem a příletem v Dánsku (Kodaň–Stockholm, Kodaň–Benátky a Billund–Frankfurt) bylo pouze viditelnějším důsledkem rozdělení trhů a že na všech ostatních spojeních s odletem a příletem v Dánsku (linky s příletem nebo odletem v jiných členských státech, zemích EHP a zbytku světa) globální dohoda o rozdělení trhů narušila hospodářskou soutěž, která by jinak nemusela být narušena. SAS jako hlavní letecká společnost v severských zemích měla záruku, že Maersk Air, její hlavní dánský konkurent na letech s příletem nebo odletem v Dánsku, nebude provozovat linku, kterou sama SAS zajišťovala s odletem z Kodaně nebo ani neprovozovala, ale mohla by si přát provozovat. Výměnou měla Maersk Air záruku, že SAS s ní nebude soutěžit na linkách, které provozovala s příletem a odletem v Billundu, druhém letišti v Dánsku.

- 96 Stejně tak v bodě 98 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise zejména uvedla, že „zajištěním, že Maersk Air nebude konkurovat SAS na linkách s příletem [nebo] odletem v Kodani a [že] SAS nebude konkurovat Maersk Air na linkách s příletem [nebo] odletem v Billundu, horizontální dohody o rozdělení trhů mezi SAS a Maersk Air narušily hospodářskou soutěž na velkém množství spojení s příletem [nebo] odletem v Dánsku, včetně spojení mezi Dánskem a ostatními členskými státy, mezi Dánskem a členy EHP a mezi Dánskem a zbytkem světa. Vzhledem k tomu, že SAS a Maersk Air jsou dvě hlavní letecké společnosti v Dánsku a že Kodaň a Billund jsou dvě největší letiště [této] země, byly důsledky tohoto rozdělení znatelné v rámci celého EHP a mimo něj, na rozdíl od věci ‚Řecké trajekty‘, kde tomu tak nebylo“. Přitom, jak je uvedeno v bodě 1 odůvodnění napadeného rozhodnutí, SAS, člen Star Alliance, zajišťovala pravidelné lety do 105 destinací, z nichž 40 bylo ve Skandinávii, 56 ve zbytku Evropy a 9 mimo Evropu.
- 97 Z toho vyplývá, že i když je pravdou, že předmětnými dohodami nebyla dotčena celá letecká doprava v EHP, bod žalobního důvodu žalobkyně vychází z nesprávného výkladu napadeného rozhodnutí, ve kterém Komise v bodě 91 odůvodnění pouze právem dospěla k závěru, že protiprávní jednání mělo dopad na celý EHP a mimo něj.
- 98 Opodstatněnost tohoto posouzení nezpochybňuje žádný argument uvedený žalobkyní.
- 99 Nejprve, jak správně uplatňuje Komise, výraz „dotčený zeměpisný trh“ musí být považován za synonymum pojmu „relevantní zeměpisný trh“, na který odkazuje bod 1 A pokynů a bod 90 a 91 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Argumentace žalobkyně není sice jasná, ale zdá se, že vytýká Komisi skutečnost, že „dotčeným zeměpisným trhem“ rozumí zeměpisnou oblast, ve které měly účinky protiprávních jednání určitý dopad. Tento argument je zjevně neopodstatněný, jelikož bod 1 A pokynů právě stanoví, že při hodnocení závažnosti protiprávního jednání je třeba

brát v úvahu velikost relevantního zeměpisného trhu. Komise tedy pro tyto účely nemusí přesně definovat relevantní trhy, ale pouze posoudit větší či menší zeměpisný rozsah jednoho nebo více relevantních trhů. Mimoto Komise není povinna přesně definovat relevantní trhy ani pro účely konstatování protiprávního jednání, pokud je narušení hospodářské soutěže jasným cílem dohod, jako je tomu v projednávaném případě.

¹⁰⁰ Stejně tak musí být zjevně zamítnut argument žalobkyně, podle kterého Komise v rozsahu, v němž použila metodu „bod odletu/bod příletu“ pro účely definování relevantních trhů, opomněla identifikovat jiné trhy, než jsou tři trhy, kterých se týkají specifické dohody.

¹⁰¹ Jednak, jak bylo právě uvedeno, Komise není na základě bodu 1 A pokynů povinna přesně definovat relevantní trhy.

¹⁰² Dále pak definice těchto ostatních trhů právně dostačujícím způsobem vyplývá z napadeného rozhodnutí. Jelikož je cílem globální dohody odstranění potenciální hospodářské soutěže mezi dvěma stranami kartelové dohody na všech linkách s odletem a příletem v Dánsku, je totiž jasné, že „ostatními relevantními trhy“ jsou všechna spojení bodů „odletu/příletu“ se vztahem k Dánsku. Obecně jsou tedy dotčeny všechny destinace, které strany provozují nebo které si podle samotných ustanovení globální dohody o rozdělení trhů přejí provozovat, s odletem nebo příletem v Kodani nebo v Jutsku. Komise tedy v bodě 43 odůvodnění napadeného rozhodnutí po uvedení cíle této globální dohody o rozdělení trhů, který spočívá v úplném odstranění potenciální hospodářské soutěže mezi stranami kartelové

dohody, právem dospěla k závěru, že „spolupráce zasáhla významný, byť neurčitý počet O/P trhů v oblasti vnitrostátních a mezinárodních pravidelných služeb letecké osobní dopravy s příletem a odletem v Kodani a Billundu“.

- 103 Krom toho Soud jen pro úplnost poznamenává, že podle bodu 27 odůvodnění napadeného rozhodnutí v oznámení ze dne 8. března 1999 strany kartelové dohody samy uplatnily, že „relevantním trhem je trh poskytování pravidelných služeb letecké osobní dopravy v EHP“, a „upřesnily, že nebylo možné rozdělit určitá spojení nebo určité skupiny spojení a zkoumat je odděleně vzhledem k tomu, že z obchodního hlediska je dohoda o spolupráci jedním celkem“.
- 104 Nakonec je třeba konstatovat, že jak vyplývá z výše uvedených úvah, napadené rozhodnutí, v rozporu s tím, co tvrdí žalobkyně, v plném rozsahu splnilo požadavky odůvodnění v souladu s článkem 253 ES.
- 105 Z toho vyplývá, že argumenty žalobkyně týkající se velikosti relevantního zeměpisného trhu musejí být zamítnuty.

— K dopadu na trh

- 106 Žalobkyně v zásadě tvrdí, že protiprávní jednání měla jen omezený nebo žádný skutečný dopad na trh.

- 107 V tomto ohledu musí být nejprve odmítnut obecný argument, který nebyl dále upřesněn, podle kterého dohody nemají účinek v rozsahu, v němž všechny úpravy plánování letového provozu provedené každou ze stran kartelové dohody byly odůvodněny hospodářskými a obchodními úvahami. Jde totiž o pouhé tvrzení, které není ničím podepřeno, a které tak nemůže vyvrátit závěry uvedené v napadeném rozhodnutí s cílem prokázat účinky protiprávního jednání, jehož existence není zpochybněna.
- 108 Je třeba dále zkoumat jednotlivé argumenty týkající se jednak tří specifických dohod a jednak globální dohody o rozdělení trhu.
- 109 Co se týče tří linek, kterých se jedna strana dohody vzdala ve prospěch druhé strany dohody (Kodaň–Benátky a Billund–Frankfurt pro SAS a Stockholm–Kodaň pro Maersk Air), argument žalobkyně vycházející z toho, že každá ze stran měla před dohodou na těchto linkách ztráty, není ani za předpokladu, že by tato okolnost byla prokázána, relevantní. Jednak je nutno konstatovat, že i přes tyto ztráty strany nicméně považovaly za nezbytné nebo alespoň žádoucí uzavřít dohody, kterými se navzájem zavázaly vzdát se těchto tří linek. Otázka, zda by od těchto linek odstoupily v případě, kdy by neuzavřely dohody, je čistě hypotetická, jelikož strany kartelové dohody se zbavily svobody rozhodovat, zda odstoupit, nebo ne. Dále pak pouhá skutečnost, že má letecká společnost v daném okamžiku na určité lince ztráty, nutně neznamená, že je v jejím zájmu od ní odstoupit, a to již z toho důvodu, že tato linka může být významná pro celou síť, kterou provozuje. Ostatně je málo pravděpodobné, že by všechny letecké společnosti byly v určité době ziskové na všech svých linkách. V každém případě žalobkyně neprokázala, že se strany kartelové dohody rozhodly vzdát se dotyčných linek na základě vlastních hospodářských úvah vyplývajících z analýz provedených v tehdejší době. Naopak z bodu 66 odůvodnění napadeného rozhodnutí, který žalobkyně nepochybnila, vyplývá, že se Maersk Air se SAS dohodla, že se vzdá spojení Kodaň–Stockholm, aniž by provedla podrobnou hospodářskou analýzu provozování uvedeného spojení mimo zimní sezónu 1998/1999.

- 110 Pokud jde nejprve o dohodu týkající se linky Kodaň–Stockholm, je třeba připomenout, že Komise v bodě 92 až 94 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že Maersk Air opustila linku Kodaň–Stockholm dne 27. března 1999, a v bodě 93 odůvodnění upřesnila, že pokud jde o objem ve smyslu počtu cestujících a počtu letů, je linka Kodaň–Stockholm jednou z hlavních ve Společenství a že na této lince SAS zaznamenala zvýšení svého podílu na trhu podle odhadů z [...] % v roce před účinností dohody na [...] % od května 2000. Stejně tak z bodu 46 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že Maersk Air přestala sdílet kódy s Finnair (která také provozovala toto spojení), která se v důsledku toho vzdala tohoto spojení v květnu 2000, a s Alitalia a Swissair (které toto spojení neprovozovaly). Tyto skutkové okolnosti žalobkyně nepochybně. Je tedy zjevné, že dohoda měla velmi citelný dopad na trh, a to jak pro cestující, tak pro žalobkyni a konkurenční společnosti.
- 111 Žalobkyně v tomto ohledu nicméně uplatňuje, že měla zájem na tom, aby Maersk Air pokračovala v provozování této linky se čtyřmi denními lety, jelikož sama nebyla schopna ziskově využít veškerý potenciál dopravy mezi Stockholmem a svou hlavní základnou („hub“) v Kodani.
- 112 Tento argument musí být zjevně zamítnut.
- 113 Zaprvé, jak již bylo uvedeno, žalobkyně měla prospěch z odstoupení Maersk Air, zejména proto, že její podíl na trhu po odstoupení Maersk Air citelně vzrostl.
- 114 Zadruhé, tento silný nárůst ukazuje, že i přes údajné naplnění svých kapacit byla žalobkyně schopna uspokojit větší poptávku.

115 Zatřetí, Komise v bodě 67 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že podle názoru samotných stran kartelové dohody se příjmy SAS citelně zvýšily po odstoupení Maersk Air, a konkrétněji v bodě 94 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že „[v] okamžiku vyjednávání strany odhadovaly, na základě známého množství cestujících a možnosti zvýšení cen o 100 [...] DKK, že stáhnutí Maersk Air ze Stockholmu a Osla by znamenalo pro SAS zvýšení jejich ročních příjmů přibližně o [...] DKK ([...] eur)“. Mimoto Komise v rámci své obrany upřesnila, že se tyto předpovědi potvrdily, jelikož SAS zaznamenala posun od ztráty 27 milionů švédských korun (SEK) v roce 1998 k zisku 156 milionů SEK v roce 2000, aniž by žalobkyně zpochybnila správnost těchto údajů.

116 Začtvrté, pokud žalobkyně měla zájem na tom, aby Maersk Air pokračovala v provozování linky, je třeba konstatovat, že nebyla schopna vysvětlit, proč přesto považovala za nezbytné uzavřít dohodu o odstoupení Maersk Air. To platí tím spíše, že jednak ze spisu a zejména z bodů 49 až 51 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že linka Kodaň–Stockholm byla jádrem vyjednávání o rozdělení trhu, zatímco dohody o odstoupení na dvou dalších linkách měly právě za cíl poskytnout přiměřenou náhradu, a jednak žalobkyně uplatňuje, že žádná strana kartelové dohody nepřijala nebo neprovedla jakékoliv rozhodnutí, které nebylo v souladu s jejím vlastním zájmem. V každém případě skutečnost, že žalobkyně měla spíše zájem na tom, aby Maersk Air pokračovala ve své činnosti na této lince, pokud tomu tak bylo, pouze potvrzuje, že dohoda měla skutečný dopad na trh, aniž by bylo podstatné, zda měla na postavení žalobkyně příznivé nebo nepříznivé účinky. Mělo-li by být vycházeno z tvrzení žalobkyně, bylo by třeba mít za to, že dohoda měla z důvodu naplnění kapacit na lince za následek to, že někteří cestující by byli zbaveni možnosti dostat se do jejího „hubu“ ve Stockholmu.

117 Pokud jde dále o specifické dohody týkající se linek Kodaň–Benátky a Billund–Frankfurt, Komise v bodě 92 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že SAS odstoupila od těchto dvou linek za účelem kompenzace odstoupení Maersk Air od linky Kodaň–Stockholm. Tyto skutečnosti jsou přitom jednak nesporné a vyplývá

z nich, že uvedené smlouvy měly za následek odstranění veškeré skutečné hospodářské soutěže na obou těchto trzích. Dále pak je nutno konstatovat, že žalobkyně nepředložila žádný argument, aby prokázala, že dohody nicméně neměly citelný dopad na trh. Naopak tvrzení žalobkyně, podle kterého strany kartelové dohody po šetření omezily svou spolupráci na zákonné aspekty této spolupráce a že cestující požívali výhody spočívající zejména v otevření nebo znovuotevření linky mezi Kodaní a Benátkami, pouze potvrzuje existenci dopadu předmětných dohod na trh.

118 Z toho vyplývá, že argumenty žalobkyně, podle kterých dohody o rozdělení trhu týkající se tří konkrétních linek měly pouze malý dopad na trh, musí být zamítnuty.

119 Pokud jde o globální dohodu o rozdělení trhů, je třeba připomenout, že Komise v bodě 41 až 43, 62, 69, 72 a 90 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že jelikož se Maersk Air se SAS dohodla, že nebude zavádět nová spojení z Kodaně bez souhlasu SAS, byla touto dohodou dotčena všechna spojení s příletem a odletem z Kodaně, a že naopak, jelikož SAS souhlasila, že nebude provozovat spojení, která již zajišťovala Maersk Air, s odletem z Jutska, dohoda rovněž ovlivnila všechna tato spojení. Konstatovala rovněž, že strany se zavázaly dodržovat rozdělení vnitrostátních linek a že existoval oddělený trh se službami letecké dopravy mezi Kodaní a Bornholmem. V bodě 72 odůvodnění Komise uvedla, že jak tři specifické dohody, tak globální dohoda o rozdělení trhů měly jasný protisoutěžní účel a že rovněž měly za následek citelné omezení hospodářské soutěže, přičemž Komise upřesnila, že účinek nebyl všude stejný, jelikož prvně uvedené dohody zasáhly skutečnou hospodářskou soutěž, zatímco globální dohoda omezovala potenciální hospodářskou soutěž mezi stranami kartelové dohody, jelikož každá z uvedených stran se zavázala neprovozovat spojení s odletem z letiště vyhrazeného druhé straně. V tomto ohledu dodala, že toto omezení existovalo v kontextu, kdy SAS byla hlavním dopravcem s příletem a odletem v Dánsku, zatímco Maersk Air byla jejím hlavním dánským

konkurentem, kdy většina letecké dopravy s odletem a příletem v Dánsku měla jako svůj bod odletu nebo příletu jedno ze dvou letišť uvedených v dohodě a kdy Kodaň byla jednou ze tří leteckých základen SAS, zatímco Maersk Air především provozovala své linky s odletem nebo příletem na letiště v Kodani a Billundu.

- 120 Tyto skutečnosti bezpochyby postačují ke zjištění, že globální dohoda měla dopad na trh. Přitom jednak žalobkyně připustila, že strany tuto dohodu uzavřely a dokonce že měly v úmyslu ji provést, a jednak ji strany kartelové dohody skutečně prováděly a dodržovaly tuto globální dohodu o rozdělení trhů, nebo alespoň žalobkyně nespochybnila, že v souladu s tím, co bylo v uvedené dohodě stanoveno, musela každá ze stran odstoupit od spojení vyhrazených druhé straně. Komise ostatně v bodě 42 odůvodnění napadeného rozhodnutí v tomto ohledu poznamenala, že poté, co dohoda nabyla účinnosti, se SAS stáhla z Billundu a Maersk Air byla jedinou společností, která zavedla nová spojení s odletem z Billundu. Skutečnost uvedená v bodě 23 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že Komise našla zjevné důkazy o dohodě o rozdělení trhů na spojení Kodaň–Ženeva, aniž by však shledala konkrétní protiprávní jednání, jelikož se nařízení vztahuje pouze na leteckou dopravu mezi letištěmi EHP, pouze potvrzuje, že dopad dohod nebyl omezený na tři spojení uvedená žalobkyní.

- 121 Za těchto podmínek bod žalobního důvodu žalobkyně, podle kterého Komise učinila nesprávné posouzení, jelikož přecenila závažnost protiprávního jednání tím, že bez předložení důkazů v této souvislosti prohlásila, že byly kartelovou dohodou dotčeny jiné trhy, než tři konkrétní linky, zatímco v daném případě byla dotčena pouze tato tři spojení, nemůže být přijat, jelikož zpochybňuje samotnou existenci globální dohody o rozdělení trhů.

- 122 Mimoto, jelikož podle pokynů má Komise pro účely posouzení závažnosti protiprávního jednání vzít v úvahu skutečný dopad na trh, pokud jej lze měřit, a jelikož globální dohoda směřovala k odstranění potenciální hospodářské soutěže, jejíž skutečný účinek je již pojmově obtížně měřitelný, je namístě mít za to, že Komise nebyla povinna přesně prokázat skutečný dopad kartelové dohody na trh a kvantifikovat jej, ale mohla se omezit na odhady pravděpodobnosti takového účinku.
- 123 Rovněž musí být zamítnut argument žalobkyně, podle kterého nic neprokazuje, že při neexistenci globální dohody o rozdělení trhů by se strany na jiných linkách, než jsou Kodaň–Stockholm, Kodaň–Benátky a Billund–Frankfurt, chovaly odlišně. Komise totiž v bodě 100 odůvodnění napadeného rozhodnutí právem konstatovala následující:

„[...] Maersk Air bylo zabráněno konkurovat SAS na linkách provozovaných posledně uvedenou s odletem z Kodaně a stejně tak na linkách, které SAS nezajišťovala, avšak mohla si přát zajišťovat. Otázka, zda by Maersk Air začala nebo nezačala provozovat tyto linky v případě, že by nebyla vázána dohodou se SAS, je čistě hypotetická a není důvod se jí zabývat, jelikož Maersk Air byla skutečně zbavena svobody rozhodnout o svém vstupu na trh leteckých spojení s odletem z Kodaně. Stejná úvaha platí také, pokud jde o nedostatek svobody SAS zavést linky s odletem z Billundu.“

- 124 Stejně tak argument žalobkyně, podle kterého kartelová dohoda měla Maersk Air umožnit zavést spojení Kodaň–Káhira a Kodaň–Atény, není relevantní, jelikož Komise v bodě 99 odůvodnění napadeného rozhodnutí správně uvedla následující:

„[...] žádná okolnost neprokazuje, že spolupráce se SAS byla za tímto účelem nezbytná. Maersk Air se mohla rozhodnout zajišťovat tyto linky nezávislým

způsobem nebo formou spolupráce s jiným přepravcem, než je SAS. I za předpokladu, ve prospěch stran, že tyto linky mohly být otevřeny pouze prostřednictvím spolupráce mezi Maersk Air a SAS, výhody vyplývající pro cestující na uvedených spojeních by nemohly vyrovnat odstranění hospodářské soutěže na jiných trzích.“

125 Je nutno ještě konstatovat, že argument vycházející z uplatňování dohody o sdílení kódů mezi Maersk Air a British Airways na spojení Kodaň–Birmingham v ničem nepodporuje názor žalobkyně, podle kterého dohoda o rozdělení trhů měla dopad pouze na uvedených třech konkrétních trzích. Jak je totiž uvedeno v bodě 19 odůvodnění napadeného rozhodnutí, z dokumentů získaných při šetření vyplývá, že bylo rozhodnuto okamžitě nevypovídat všechny dohody o sdílení kódů uzavřené Maersk Air a ponechat některé z nich v platnosti s cílem neupoutat pozornost a vyhnout se „problémům s Komisí“. Mimoto, podle přiznání samotné žalobkyně se Maersk Air a SAS nejprve snažily dohodnout o provozování této linky a až od 29. října 2000, tedy po šetření Komise ve dnech 15. a 16. června 2000, se strany kartelové dohody rozhodly spolu soutěžit.

126 K prokázání, že globální dohoda o rozdělení trhů neměla dopad na trh, se žalobkyně nakonec odvolává na studii společnosti Lexecon, která má ukazovat, že skutečný dopad dohody na tarify linek s odletem z Dánska byl minimální. Kromě toho, že tato studie objednaná žalobkyní byla předložena až ve stadiu repliky, aniž by žalobkyně odůvodnila opoždění v předložení tohoto důkazu, jak je požadováno v čl. 48 odst. 1 jednacího řádu Soudu, postačí připomenout, že shledané protiprávní jednání spočívá v rozdělení trhů, a netýká se tedy přímo tarifů použitých stranami kartelové dohody, a že tyto strany jednaly podle tohoto rozdělení trhů.

127 Mimoto je namístě zdůraznit, že studie se týká pouze dopadu dohody na ceny uplatňované SAS, zatímco konkurenční doložka byla vzájemná, a že bylo rovněž

dohodnuto, že SAS nebude zajišťovat spojení provozovaná Maersk Air s příletem a odletem v Billundu. Je přitom jasné, že pokud by dohoda neexistovala, SAS by na Maersk Air mohla vyvíjet značný konkurenční tlak. Ani studie, ani žalobkyně neuvádějí žádnou skutečnost, která by prokazovala neexistenci dopadu dohody v tomto ohledu.

128 Je namístě rovněž poznamenat, že i když studie směřuje k prokázání, že tarify SAS na linkách s odletem z Dánska, které byly dotčeny globální dohodou o rozdělení trhu, zůstaly stabilní v porovnání s tarify uplatňovanými SAS na linkách s odletem ze Švédska a z Norska, které nebyly dotčeny uvedenou dohodou, porovnává pouze ceny uplatňované na 20 linkách vybraných mezi 105 destinacemi provozovanými SAS a neprokazuje, že podmínky hospodářské soutěže převládající na relevantních trzích a nedotčených trzích jsou srovnatelné. Mimoto studie ukazuje, že tarify se v těchto dvou oblastech vyvíjely odlišně, když tarify uplatňované na linkách s odletem z Dánska v porovnání s tarify uplatňovanými na linkách s odletem ze Švédska a Norska od roku 1996 až do roku 1999 vzrostly a poté až do roku 2000 klesaly.

129 Z předchozího vyplývá, že body žalobního důvodu žalobkyně směřující k prokázání, že Komise nesprávně posoudila dopad protiprávního jednání na trh, musí být zamítnuty.

130 V každém případě je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Komise není povinna prokázat skutečné účinky dohody, pokud má tato dohoda jasný protisoutěžní účel. V rozsudku Michelin v. Komise, bod 83 výše (body 258 a 259), v odpověď na argument žalobkyně, podle kterého měla být výchozí částka daleko nižší z důvodu skutečných účinků protiprávního jednání, Soud zdůraznil, že Komise ve svém rozhodnutí nezkoumala skutečné účinky dotčených zneužívajících praktik, že ostatně nebyla povinna provést takový přezkum a že pokud Komise uvedla určité dohady o účincích zneužívajícího chování, závažnost protiprávního jednání byla

prokázána odkazem na povahu a účel zneužívajícího chování. Soud dále připomněl, že skutečnosti týkající se účelu chování mohou mít větší význam pro účely stanovení výše pokuty, než skutečnosti týkající se jeho účinků. Stejně tak v rozsudku Thyssen Stahl v. Komise, bod 83 výše, Soud v bodech 635 a 636 shledal následující:

„[...] ke konstatování porušení čl. 65 odst. 1 [ESUO] není nezbytné prokázat, že dotčené chování mělo protisoutěžní účinek. Totéž platí, pokud jde o uložení pokuty podle čl. 65 odst. 5 [ESUO]. Z toho vyplývá, že účinek, který dohoda nebo jednání ve vzájemné shodě může mít na obvyklou hospodářskou soutěž, není určujícím kritériem pro posouzení odpovídající výše pokuty. Jak Komise správně poznamenala, okolnosti týkající se úmyslu a tedy účelu chování totiž mohou být důležitější než ty, které se týkají jeho účinků [...], zejména pokud se vztahují k protiprávnímu jednání, které je svou samotnou podstatou závažné, jako je určování cen a rozdělování trhů.“

- 131 V projednávaném případě je přitom nezpochybnitelné, že předmětné dohody, jelikož upravovaly rozdělení trhů, měly jasné protisoutěžní účel.

— Ke srovnání s věcí „Řecké trajekty“

- 132 Pokud jde o argument vycházející ze srovnání s věcí „Řecké trajekty“, ve které Komise kvalifikovala protiprávní jednání jako „závažné“, a nikoliv jako „velmi závažné“, je třeba nejprve připomenout, že podle ustálené judikatury předchozí rozhodovací praxe Komise sama o sobě nevytváří právní rámec pro pokuty v oblasti hospodářské soutěže, jelikož tento právní rámec je definován v nařízení č. 17 nebo v odpovídajících sektorálních nařízeních, jako je v projednávaném případě nařízení, a v pokynech (rozsudky LR AF 1998 v. Komise, bod 75 výše, body 234 a 337, a Michelin v. Komise, bod 83 výše, bod 254). Skutečnost, že Komise v minulosti

shledala, že protiprávní jednání určitého typu mají být kvalifikována jako „závažná“, tedy nevylučuje možnost, že taková jednání budou později posouzena jako „velmi závažná“, pokud se to ukáže nezbytným k zajištění uplatňování politiky Společenství v oblasti hospodářské soutěže (rozsudky Musique Diffusion Française a další v. Komise, bod 32 výše, body 105 až 108, a Lyzin, bod 56).

- 133 Z toho vyplývá, že srovnání s věcí „Řecké trajekty“, ve které Komise kvalifikovala protiprávní jednání jako „závažné“, nemůže vést k závěru, že Komise nemůže kvalifikovat dotčené protiprávní jednání v projednávané věci jako „velmi závažné“.
- 134 Dále je nutno mít za to, že v každém případě není srovnání těchto dvou věcí takové povahy, aby prokázalo, že dotčená protiprávní jednání měla být kvalifikována jako „závažná“.
- 135 Krom toho, že se rozhodnutí „Řecké trajekty“ týkalo dohody o cenách na třech lodních spojeních mezi Patras (Řecko) a třemi italskými přístavy, a nikoliv, jako v projednávané věci, specifických dohod o určitých linkách ve spojení s globální dohodou o rozdělení trhů, je totiž namístě poznamenat, že jak Komise správně uvedla v bodě 98 odůvodnění napadeného rozhodnutí, protiprávní jednání shledané ve věci „Řecké trajekty“, která se týkala určování cen, mělo menší rozsah než jednání v projednávané věci.
- 136 Zaprvé, v uvedené věci strany kartelové dohody neprovedly všechny protiprávní dohody a soutěžily spolu v oblasti cen formou nabízení slev.

- 137 Zadruhé, řecké orgány vybízely přepravce v průběhu trvání protiprávního jednání, aby udržovali dohodnutá cenová zvýšení v mezích míry inflace, takže ceny zůstaly mezi nejnižšími ve Společenství, pokud jde o oblast námořní přepravy uvnitř Společenství. Žalobkyně přitom nijak neprokázala, že by tomu tak bylo i v projednávané věci.
- 138 Zatřetí, i kdyby v rámci počtu cestujících byly tři linky, u kterých bylo shledáno protiprávní jednání ve věci „Řecké trajekty“ (Ancona–Patras, Bari–Patras a Brindisi–Patras), srovnatelné velikosti se spojeními Kodaň–Stockholm, Kodaň–Benátky a Billund–Frankfurt, je třeba připomenout, že v projednávaném případě je rozdělením trhů mezi SAS a Maersk Air dotčen rovněž velký počet dalších linek. Tím, že Maersk nesoutěží s SAS na linkách s příletem nebo odletem z Kodaně a že SAS nesoutěží s Maersk Air na linkách s příletem nebo odletem z Billundu, horizontální dohody o rozdělení trhů mezi SAS a Maersk Air omezily hospodářskou soutěž na velkém počtu spojení s příletem nebo odletem z Dánska, včetně spojení mezi Dánskem a ostatními členskými státy, mezi Dánskem a členy EHP a mezi Dánskem a zbytkem světa. Vzhledem k tomu, že SAS a Maersk Air jsou dvě hlavní letecké společnosti v Dánsku a že Kodaň a Billund jsou dvě největší letiště v zemi, se důsledky tohoto rozdělení projevíly v celém EHP i mimo něj, na rozdíl od toho, k čemu došlo ve věci „Řecké trajekty“.
- 139 Je třeba rovněž upřesnit, že v rozhodnutí „Řecké trajekty“ Komise usoudila, že dohoda o cenách byla svou povahou velmi závažným protiprávním jednáním a pouze v důsledku zvláštních okolností dospěla k závěru, že šlo o „závažné“ protiprávní jednání. Jak přitom vyplývá z bodu 148 odůvodnění rozhodnutí „Řecké trajekty“, tři faktory, které tehdy vedly Komisi ke snížení závažnosti protiprávního jednání, nejsou v projednávaném případě dány. Žalobkyně nepochybně nedostatek dvou prvních faktorů v projednávaném případě (tedy, že strany spolu i přes dohodu soutěžily v oblasti cen a že z důvodu tlaku vnitrostátních orgánů zůstaly tarify mezi nejnižšími ve Společenství). Pokud se žalobkyně dovolává třetího faktoru,

nečiní tak právem, jak bylo rozhodnuto výše v tomto rozsudku, jelikož protiprávní jednání v projednávané věci je zeměpisně rozsáhlejší než protiprávní jednání, které bylo předmětem pokuty v rozhodnutí „Řecké trajekty“.

— Závěr o kvalifikaci protiprávních jednání

- 140 Z předcházejícího vyplývá, že věc „Řecké trajekty“ nejenže neposkytuje žádný platný základ pro změnu kvalifikace dotčených protiprávních jednání v projednávané věci, ale naopak spíše potvrzuje opodstatněnost kvalifikace protiprávního jednání jako „velmi závažného“, jelikož jednak konkrétní okolnosti, které umožnily snížení závažnosti protiprávního jednání ve věci „Řecké trajekty“, nejsou v projednávaném případě dány a jednak dotčená protiprávní jednání mají zjevně daleko rozsáhlejší zeměpisný dosah.
- 141 Za těchto podmínek Komise s ohledem na povahu protiprávního jednání, zeměpisnou velikost relevantního trhu a dopad protiprávního jednání na trh právem uzavřela, že SAS a Maersk Air se dopustily velmi závažného protiprávního jednání.
- 142 Tuto analýzu nemůže zpochybnit žádný z ostatních argumentů vznesených žalobkyní.
- 143 Pokud jde nejprve o argument, podle kterého okolnost, že Komise stanovila výchozí bod pokuty pro Maersk Air na 14 milionů eur, předpokládá, že protiprávní jednání musí být kvalifikováno jako „závažné“, a nikoliv jako „velmi závažné“, jelikož pokyny stanoví za „velmi závažná“ protiprávní jednání minimální pokutu 20 milionů eur, postačí poznamenat, že výši pokuty určuje závažnost protiprávního jednání, a nikoliv

naopak. Jak přitom bylo rozhodnuto výše v tomto rozsudku, Komise v bodě 102 odůvodnění napadeného rozhodnutí právem shledala, že dohoda o rozdělení trhů uzavřená mezi SAS a Maersk Air byla velmi závažným protiprávním jednáním.

- 144 Pokud jde o argument, podle kterého žalobkyně nenabyla na základě protiprávního jednání nezákonný zisk, a Komise tedy nemohla použít ustanovení pokynů, podle kterých „může být základní výše zvýšena v případě nutnosti zvýšit pokutu, aby se překročila částka zisku nezákonně nabytého na základě protiprávního jednání“, je třeba nejprve poznamenat, že tento bod žalobního důvodu vyplývá z nesprávného výkladu jak pokynů, tak napadeného rozhodnutí. Pokyny v bodě 2 páté odrážce totiž uvádějí možnost zvýšení pokuty, aby se překročila částka zisku nezákonně nabytého na základě protiprávního jednání, v rámci přitěžujících okolností, a nikoliv pro účely hodnocení závažnosti protiprávního jednání. Jak je přitom výslovně uvedeno v bodě 116 odůvodnění napadeného rozhodnutí, Komise shledala, že v projednávaném případě neexistovaly přitěžující okolnosti, a nezvýšila tedy pokutu uloženou žalobkyni z důvodu nezákonného zisku, který nabyla. Z toho vyplývá, že tento bod žalobního důvodu musí být zamítnut.

- 145 Soud však jen pro úplnost přezkoumá tento argument, a to nikoliv jako argument směřující k prokázání, že protiprávní jednání nemělo být kvalifikováno jako „velmi závažné“, ale jako odlišný žalobní důvod, podle kterého pokuta žalobkyně byla stanovena v nepřiměřené výši, jelikož vychází z nesprávného předpokladu, že odstoupení Maersk Air od linky Kodaň–Stockholm jí přineslo dodatečný roční příjem [...] DKK.

- 146 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle judikatury (rozsudky CMA CGM a další v. Komise, bod 75 výše, bod 340, a Deutsche Bahn v. Komise, bod 64 výše, bod 217) skutečnost, že podnik nenabyl z protiprávního jednání žádný zisk, nemůže bránit tomu, aby mu byla uložena pokuta, jelikož jinak by pokuta ztratila svoji odrazující povahu (rozsudek Soudního dvora ze dne 17. července 1997, Ferriere Nord v. Komise, C-219/95 P, Recueil, s. I-4411, body 46 a 47). Z toho vyplývá, že

Komise není povinna pro účely stanovení výše pokut prokázat, že protiprávní jednání přineslo dotyčným podnikům nezákonnou výhodu, ani případně vzít do úvahy neexistenci zisku z dotčeného protiprávního jednání (rozsudek Soudu ze dne 15. března 2000, Cimenteries CBR a další v. Komise, T-25/95, T-26/95, T-30/95 až T-32/95, T-34/95 až T-39/95, T-42/95 až T-46/95, T-48/95, T-50/95 až T-65/95, T-68/95 až T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 a T-104/95, Recueil, s. II-491, dále jen „rozsudek Cement“, bod 4881).

- 147 Podle bodu 5 písm. b) pokynů, který obsahuje řadu obecných poznámek, „po provedení [...] výpočtů je třeba podle okolností vzít v úvahu určité objektivní faktory, např. zvláštní hospodářské souvislosti, jakékoli hospodářské nebo finanční výnosy, které získali účastníci protiprávního jednání [...], a v souladu s tím je nakonec třeba upravit zamýšlené pokuty“. Již bylo rozhodnuto, že tyto indikace však neznamenají, že Komise na sebe vzala povinnost za všech okolností prokázat pro účely stanovení výše pokuty finanční výnosy vyplývající z konstatovaného protiprávního jednání. Tyto indikace pouze ukazují vůli Komise brát tento faktor více v úvahu a využít jej jako základ pro výpočet výše pokut, pokud jej lze alespoň přibližně vyhodnotit (rozsudek Cement, bod 4885).
- 148 Je tedy třeba nejprve zkoumat, zda napadené rozhodnutí pro účely určení závažnosti protiprávního jednání skutečně zohlednilo výnosy stran kartelové dohody z protiprávního jednání.
- 149 Je namístě v tomto ohledu připomenout, že pod nadpisem „Skutečný dopad protiprávního jednání“ v části týkající se závažnosti protiprávního jednání Komise nejprve v bodě 92 a 93 odůvodnění konstatovala, že „nejviditelnější výsledky protiprávního jednání byly následující: Maersk Air se vzdala linky Kodaň–Stockholm [...], SAS se vzdala linky Kodaň–Benátky a spojení Billund–Frankfurt [...]. Na lince Kodaň–Stockholm se prudce zvýšil podíl SAS na trhu z [...] % na [...] %“. Tyto účinky jsou nesporné a ukazují, že SAS měla z protiprávního jednání zisk spočívající ve zvýšení jejího podílu na trhu, což nebylo zpochybněno. Komise

dále uvedla v bodě 94 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že „v době vyjednávání strany odhadovaly, na základě známého množství cestujících a možnosti nárůstu cen o 100 [...] DKK, že stažení Maersk Air ze Stockholmu a z Osla by pro SAS znamenalo zvýšení jejich ročních příjmů přibližně o [...] DKK ([...] eur)“, a v bodě 95 odůvodnění, že „jelikož globální dohoda o rozdělení trhů uzavřená mezi SAS a Maersk Air zasahuje početná spojení s příletem a odletem v Dánsku, Komise se domnívá, že zisky z protiprávního jednání jsou daleko vyšší než tento odhad“. Z toho vyplývá, že lze mít za to, že Komise do určité míry vzala v úvahu zisky stran kartelové dohody vyplývající z protiprávního jednání s tím, že tento faktor nemůže být považován za výchozí bod pro stanovení pokuty, ale nanejvýše za faktor zohledněný při stanovení závažnosti protiprávního jednání, který tak sehrál určitou roli ve výpočtu pokuty.

150 Žalobkyně zpochybňuje, že protiprávní jednání vedlo ke zvýšení jejich ročních příjmů přibližně o [...] DKK.

151 V této souvislosti je namístě poznamenat, že bod 94 odůvodnění napadeného rozhodnutí se omezuje na konstatování, že „v době vyjednávání strany odhadovaly [...]“. Nejde tedy o odhad učiněný Komisí, ale samotnými stranami při vyjednávání dohod.

152 Zadruhé, jak vyplývá z bodu 53 odůvodnění napadeného rozhodnutí, tento odhad je uveden v zápisu z jednání skupiny osob zodpovědných za projekt (SAS/Maersk Air) ze dne 25. srpna 1998. Na rozdíl od toho, co uplatňuje žalobkyně, nejde tedy o „pouhou náhodnou poznámku učiněnou zástupcem Maersk [Air]“, ale o zápis z jednání, kterého se SAS účastnila.

- 153 Zatřetí, pokud žalobkyně tvrdí, že tento odhad byl obsažen v dokumentu připraveném Maersk Air a že jej SAS v žádném okamžiku neschválila, z odpovědi na písemné otázky Soudu však vyplývá, že tento dokument byl přiložen k oznámení námitek a že strany uznaly skutkové okolnosti a protiprávní jednání popsané v oznámení.
- 154 Začtvrté, žalobkyně tvrdí, že tato informace je v rozporu se skutečností, že se tarify na lince Kodaň–Stockholm nevyvíjely odlišně od tarifů uplatňovaných na srovnatelných linkách, které nebyly kartelovou dohodou dotčeny. Toto tvrzení již bylo zamítnuto v úvahách týkajících se skutečného dopadu protiprávního jednání zejména z důvodu, že linky Kodaň–Oslo a Stockholm–Oslo nemohou být považovány za nedotčené kartelovou dohodou vzhledem jednak ke globální dohodě o rozdělení trhů a jednak ke skutečnosti, že podle zápisu z jednání ze dne 25. srpna 1998 uvedeného v bodě 53 odůvodnění napadeného rozhodnutí se Maersk Air zavázala stáhnout z Osla.
- 155 Zapáté, žalobkyně ve své replice tvrdí, že odhad [...] DKK musí být snížen na [...] DKK, jelikož spojení Kodaň–Oslo nebylo nikdy předmětem rozdělení trhů. Jak Komise správně zdůrazňuje, tato argumentace nemůže být přijata, protože by zpochybnila existenci nebo dosah globální dohody o rozdělení trhů a jelikož žalobkyně nepochybnila skutkové okolnosti ani protiprávní jednání. Mimoto žalobkyně právně dostačujícím způsobem neprokázala, že toto spojení nebylo předmětem rozdělení trhu.
- 156 Zašesté, tento bod žalobního důvodu musí být v každém případě zamítnut, jelikož se žalobkyně omezuje na zpochybnění existence zisku z protiprávního jednání, aniž by však v této souvislosti předložila sebemenší důkaz. Naopak, jak bylo uvedeno výše v tomto rozsudku, Komise uplatňuje, aniž by jí žalobkyně odporovala, že předpovědi stran se ukázaly jako správné, jelikož SAS se dostala ze ztráty 27 milionů DKK v roce 1998 do zisku 36 milionů DKK v následujícím roce a zisku 156 milionů DKK v roce 2000.

- 157 Z předchozího vyplývá, že žalobní důvod vycházející z toho, že protiprávní jednání mělo být kvalifikováno jako „závažné“, a nikoliv jako „velmi závažné“, musí být zamítnut.

— K zohlednění obratu

- 158 V rámci tohoto prvního žalobního důvodu žalobkyně rovněž vytýká Komisi, že vypočítala pokutu na základě obratu, i když pokyny na něj neodkazují, a dopustila se chyby, jelikož porovnála konsolidovaný obrat skupiny SAS s konsolidovaným obratem Maersk Air, aniž by vzala do úvahy skutečnost, že Maersk Air byla součástí skupiny A. P. Møller.

- 159 Je nutno konstatovat, že tato vytýkaná skutečnost není relevantní v rámci žalobního důvodu, který se týká určení závažnosti protiprávního jednání. Soud ji však níže přezkoumá jako samostatný žalobní důvod.

- 160 Je třeba nejprve připomenout, že pokyny zavedly nový postup výpočtu pokut. Zatímco totiž dříve praxe Komise spočívala ve výpočtu pokuty úměrné obratu dotyčných podniků, pokyny jsou spíše založeny na zásadě paušální částky, přičemž výchozí částka je napříště určována v absolutních hodnotách v závislosti na skutečné závažnosti protiprávního jednání, dále je zvýšena v závislosti na době trvání a nakonec upravena v závislosti na přitěžujících a polehčujících okolnostech. Tato metoda byla výslovně potvrzena judikaturou (viz zejména rozsudek Grafítové elektrody, body 189 až 193). Podle metody upravené v pokynech je obrat pouze druhořadým kritériem při úpravě pokuty v rámci částek stanovených pokyny pro různé kategorie protiprávních jednání („méně závažná“, „závažná“ a „velmi závažná“).

161 Na rozdíl od tvrzení žalobkyně, Komise, jak vyplývá z bodů 87 až 103 odůvodnění napadeného rozhodnutí, nevyužila metody výpočtu založeného na dotyčném obratu, ale vyšla z kvalifikace protiprávního jednání, v daném případě posouzeného jako „velmi závažné“, a dále v souladu s pokyny vzala v bodech 104 až 106 odůvodnění napadeného rozhodnutí v úvahu skutečný dopad protiprávního chování každého z obou podniků, přičemž zohlednila skutečnost, že mezi nimi existoval velký rozdíl v jejich velikosti.

162 Komise tak výslovně shledala, že se strany dopustily protiprávního jednání stejného druhu a i přes vnitřní vyváženost dohody, jejímž cílem bylo pokynout oběma podnikům zhruba stejný přínos, a vzala podle bodu 104 odůvodnění napadeného rozhodnutí v úvahu následující faktory:

„— SAS je hlavní leteckou společností ve Skandinávii, zatímco Maersk Air je daleko menší. V roce 2000 měla SAS obrat 4,917 miliard eur oproti 458,6 milionům eur Maersk Air (tedy 10,7krát nižšímu). Obrat 757,6 milionů eur SAS ve vztahu k Dánsku je stále 1,65krát vyšší než obrat Maersk Air,

— dohoda ve skutečnosti zvýšila tržní sílu SAS: jednak této společnosti umožnila začlenit do své sítě linky, na kterých strany sdílely kód (SAS prosadila svůj kód na linkách Maersk Air; zatímco Maersk Air nepoužíval svůj kód na linkách SAS), jednak program věrnosti zákazníků SAS mohl být použit na linkách Maersk Air současně k získání bodů a k jejich výměně za letenky.“

163 V důsledku toho Komise v bodě 105 odůvodnění napadeného rozhodnutí shledala, že „protiprávní jednání, kterého se dopustila SAS, má větší váhu, než protiprávní jednání Maersk Air“, ale že toto neznamená, „že výše pokut uložených těmto dvěma společnostem přesně odpovídá rozdílu v jejich obratech“. Vzhledem k rozdílu ve velikosti mezi stranami kartelové dohody a nutnosti stanovit pokuty tak, aby byly dostatečně odrazující, Komise v bodě 106 odůvodnění napadeného rozhodnutí stanovila jako výchozí bod pro stanovení pokut 35 milionů eur pro SAS a 14 milionů eur pro Maersk Air.

164 Z těchto částí napadeného rozhodnutí vyplývá, že na rozdíl od tvrzení žalobkyně Komise nevypočítala pokutu v závislosti spíše na celkovém obratu než na obratu dosaženém na relevantním trhu, tedy obratu ve vztahu k Dánsku, ale že údaje týkající se obou typů obrátů vzala do úvahy, aby do určité míry upravila výchozí bod pokuty uložené každé straně kartelové dohody, které se dopustily stejného typu protiprávního jednání.

165 V tomto ohledu je třeba připomenout, že z judikatury vyplývá, že Komise má při stanovení pokut širokou posuzovací pravomoc a že zejména může zohlednit jeden či druhý typ obratu v závislosti na konkrétních okolnostech případu. Soud tak, poté co připomenul, že jediná výslovná zmínka o obratu obsažená v čl. 15 odst. 2 nařízení č. 17 se týká nejvyšší hranice, kterou výše pokuty nemůže překročit, a že tato hranice je považována za hranici vztahující se k celkovému obratu (rozsudek *Musique Diffusion française a další v. Komise*, bod 32 výše, bod 119), rozhodl, že „při dodržení této hranice může Komise v zásadě stanovit pokutu na základě obratu dle své volby, pokud jde o zeměpisnou oblast a dotyčné výrobky (rozsudek *Cement*, bod 5023), aniž by musela použít přesnou výši celkového obratu nebo obratu dosaženého na zeměpisném trhu nebo trhu s dotyčnými výrobky“, a že „jestliže pokyny nestanoví výpočet pokut v závislosti na zjištěném obratu, nebrání ani tomu, aby byl takový obrat vzat v úvahu za podmínky, že volba učiněná Komisí není založena na zjevně nesprávném posouzení“ (rozsudek *Grafitové elektrody*, bod 195).

166 Z toho pro účely stanovení výše pokuty vyplývá, že Komise má právo zohlednit obrat dle své volby, pokud se tato volba nejeví jako neopodstatněná v závislosti na okolnostech projednávaného případu. Stejně tak podle judikatury není Komise povinna při určení výše pokut v případech, kdy jsou pokuty ukládány několika podnikům účastnícím se stejného protiprávního jednání, zajistit, aby konečné částky pokut odrážely všechny rozdíly mezi dotýcnými podniky, pokud jde o jejich celkový obrat (rozsudek CMA CGM a další v. Komise, bod 75 výše, bod 385, a tam uvedená judikatura).

167 Jelikož žalobkyně neprokázala, že se Komise dopustila zjevně nesprávného posouzení, a ani neuvedla, v čem byla volba učiněná Komisí neopodstatněná, tento bod žalobního důvodu musí být zamítnut.

168 Jen pro úplnost je namístě poznamenat, že výchozí bod pro určení pokut byl stanoven na 35 milionů eur pro SAS a 14 milionů eur pro Maersk Air, což představuje 4,62 % a 3,05 % jejich obratu dosaženého ve vztahu k Dánsku, nebo 0,7 % a 3,05 % jejich celkového obratu. Pokud se zohlední obrat dosažený ve vztahu k Dánsku, žalobkyni byla uložena o málo vyšší pokuta než Maersk Air (4,62 % proti 3,05 %), zatímco pokud se použije celkový obrat, žalobkyni byla uložena daleko nižší pokuta než Maersk Air (0,7 % v porovnání s 3,05 %). Přitom vzhledem k tomu, že jednak z napadeného rozhodnutí vyplývá, že Komise spíše vycházela, což je oprávněna učinit, z obou těchto typů obrátů, a jednak se strany kartelové dohody dopustily stejného protiprávního jednání, z něhož měly vyvážené zisky, a že pokyny jsou založeny na zásadě paušální částky, podle které je pokuta určena spíše v závislosti na závažnosti protiprávního jednání než na obratu dotýcných podniků, nejeví se, že stanovení výchozího bodu v projednávané věci je založeno na zjevně nesprávném posouzení nebo že porušuje zásadu rovného zacházení.

169 Zdá se, že žalobkyně zpochybňuje skutečnost, že Komise zohlednila spíše celkový obrat, než obrat dosažený ve vztahu k Dánsku. V tomto ohledu je namístě připomenout, že podle ustálené judikatury může Komise při výpočtu pokuty podniku zohlednit zejména jeho velikost a hospodářskou sílu (rozsudek *Musique Diffusion française a další v. Komise*, bod 32 výše, bod 120, a rozsudek Soudu ze dne 13. prosince 2001, *Acerinox v. Komise*, T-48/98, Recueil, s. II-3859, body 89 a 90). Mimoto, pokud jde o měření finanční schopnosti účastníků kartelové dohody, judikatura uznala význam celkového obratu (rozsudek Soudního dvora ze dne 16. listopadu 2000, *Sarrió v. Komise*, C-291/98 P, Recueil, s. I-9991, body 85 a 86). Jelikož Komise mimoto nevycházela pouze z celkového obratu, tento argument musí být zamítnut.

170 Nakonec v rozsahu, v němž tento bod žalobního důvodu žalobkyně, byť není jasně vyjádřen, směřuje spíše ke zpochybnění skutečnosti, že Komise nezohlednila členství Maersk Air ve skupině A. P. Møller, postačí konstatovat, jak správně poznamenává Komise, že jednak ostatní členové skupiny A. P. Møller působili v jiných odvětvích podstatně odlišných od odvětví letecké dopravy, jako jsou odvětví lodní dopravy a energie, a jednak že Komise vzala v úvahu členství Maersk Air v této skupině, když v bodě 118 odůvodnění napadeného rozhodnutí odmítla polehčující okolnost vycházející z toho, že jde o její první protiprávní jednání. V každém případě i kdyby Komise pochybila ve prospěch Maersk Air tím, že nevzala v úvahu její členství ve skupině A. P. Møller, tato okolnost není platným důvodem pro snížení pokuty uložené žalobkyni, jelikož se nelze dovolávat protiprávnosti, k níž došlo ve prospěch jiného.

171 Z předchozího vyplývá, že vytýkané skutečnosti a argumenty vznesené v rámci prvního žalobního důvodu musejí být zamítnuty.

K druhému žalobnímu důvodu, který vychází z nesprávného posouzení doby trvání protiprávního jednání

Argumenty účastníků řízení

- 172 Žalobkyně tvrdí, že odhad doby trvání protiprávního jednání učiněný Komisí, podle kterého protiprávní jednání trvalo od 5. září 1998 do 15. února 2001, je nesprávný.
- 173 Pokud jde o datum počátku protiprávního jednání, žalobkyně uplatňuje, že situační zpráva ze dne 5. září 1998 týkající se případné aliance mezi SAS a Maersk Air, byť informuje o zásadní dohodě v mnoha bodech, které byly později provedeny, nemůže být považována za dohodu ve smyslu článku 81 ES. Rozdělení trhu dohodnuté mezi SAS a Maersk Air bylo úzce spojeno s dohodou o spolupráci ze dne 8. října 1998 a nemělo samostatnou existenci. Žalobkyně tvrdí, že situační zpráva ze dne 5. září 1998 nebyla ani dohodou, ani jednáním ve vzájemné shodě, jelikož se týkala pouze případného budoucího jednání, jehož provedení předpokládalo uzavření konečné dohody. K protiprávnímu jednání mohlo tedy dojít až později, k datu dohody o spolupráci stran, tedy 8. října 1998.
- 174 Mimoto žalobkyně v replice tvrdí, že bez ohledu na dobu trvání protiprávního jednání přísluší Komisi, aby v rámci stanovení výše pokuty určila dobu trvání protisoutěžních účinků dohody, a nikoliv dobu trvání protiprávního jednání. V projednávaném případě bez ohledu na závěry Soudu, co se týče doby trvání předmětné dohody, neměla tato dohoda protisoutěžní účinky před 8. říjnem 1998.

- 175 Pokud jde o datum ukončení protiprávního jednání, žalobkyně tvrdí, že po šetření na místě provedeném Komisí dne 15. června 2000 žalobkyně okamžitě přestala jakkoliv jednat v rozporu s čl. 81 odst. 1 ES ve vztahu k Maersk Air. V tomto ohledu uplatňuje, že všechna plánovaná jednání s Maersk Air byla zrušena nebo se uskutečnila pod kontrolou interních a externích právních poradců, kteří jí poskytovali rady, pokud jde o rozsah, v němž byly zamýšlené kontakty s Maersk Air přípustné.
- 176 V každém případě korespondence, kterou Maersk Air odeslala dne 21. srpna 2000 Komisi a SAS, jasně vyjadřovala závazek Maersk Air ukončit veškerou spolupráci v oblasti určování cen nebo rozdělení trhů.
- 177 Žalobkyně poukazuje na to, že porušování pravidel hospodářské soutěže prostřednictvím rozdělení trhů je ukončeno pouhým odstraněním omezení dohodnutých mezi stranami a že neexistuje žádná povinnost stran kartelové dohody přijmout aktivní opatření spočívající v opětovném vstupu na deficitní trh.
- 178 S ohledem na jednostranné odstoupení jedné z obou stran dohody, Maersk Air, se článek 81 ES nemohl uplatňovat od 21. srpna 2000, i kdyby SAS v té době chtěla nadále postupovat v souladu s dohodou.
- 179 Žalobkyně je názoru, že Komise nemůže odmítnout přihlédnout k jednostrannému prohlášení Maersk Air ze dne 21. srpna 2000 jako důkazu jejího odstoupení z důvodu, že k tomuto datu ještě neodeslala své oznámení námitek. Ostatně by bylo nelogické, aby Komise přikládala význam dopisu, který SAS odeslala společnosti Maersk Air dne 15. února 2001, a současně nepřihlédla k podobnému dopisu odeslanému dne 21. srpna 2000 společností Maersk Air společnosti SAS. Taková nedbalost by znamenala nedodržení povinnosti Komise vzít v úvahu informace, které jí jsou předloženy.

180 Žalobkyně shledává, že Komise tedy pochybila, když zvýšila výši pokuty o 25 %, namísto 17 %, které by se použily, pokud by byla přijata data 8. října 1998 a 15. června 2000.

181 Komise tvrdí, že druhý žalobní důvod není opodstatněný.

Závěry Soudu

182 Žalobkyně napadá závěry Komise týkající se počátku a konce protiprávního jednání.

183 Pokud jde o datum počátku protiprávního jednání, je třeba konstatovat, že Komise správně použila datum 5. září 1998. Situační zpráva ze dne 5. září 1998, převzatá v bodě 50 odůvodnění napadeného rozhodnutí, uvádí následující:

„Jelikož sdílení kódů a účast Maersk Air na programu Eurobonus na spojení CPH-STO není možná, alespoň v průběhu fáze 1 (léto 1999 až zima 1999/2000) a možná i v průběhu delšího období, a vzhledem k nezanedbatelnému riziku šetření nebo žádostí o informace z [Evropské unie], pokud jde o spolupráci mezi Maersk Air

a SAS, byly-li by všechny prvky stanovené v hlavní ústní dohodě provedeny najednou od léta 1999, souhlasíme v zásadě se změnou některých částí této ústní dohody [...] V důsledku toho nyní existuje dohoda v následujících bodech:

a) Dne 28. března 1999 přestane Maersk Air provozovat spojení CPH-STO a CPH-GVA.“

184 Z tohoto dokumentu jasně vyplývá, že dne 5. září 1998 již strany uzavřely dohodu, byť byla provedena až později, zejména proto, aby nevyvolala podezření Komise, a že strany kartelové dohody již v tento okamžik počaly být vázány.

185 Krom toho argument žalobkyně, že toto rozdělení trhu bylo úzce spojeno s dohodou o spolupráci ze dne 8. října 1998, musí být zamítnut, jelikož žalobkyně v této souvislosti nepředložila žádný důkaz.

186 Stejně tak argument, že Komise se měla zaměřit spíše na dobu trvání účinků protiprávního jednání, než na dobu trvání samotného protiprávního jednání, je zjevně neopodstatněný, neboť již pouhé uzavření dohody, jejímž cílem je omezení hospodářské soutěže v rozporu s čl. 81 odst. 1 ES, je porušením tohoto ustanovení bez ohledu na jakoukoliv účinnost provádění této dohody (rozsudek Soudního dvora ze dne 11. července 1989, Belasco a další v. Komise, 246/86, Recueil, s. 2117, bod 15).

187 Konečně z bodu 108 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že Maersk Air ve své odpovědi na oznámení námitek uznala, že protiprávní jednání začala 5. září 1998.

188 Z toho vyplývá, že bod žalobního důvodu vycházející z pochybení při stanovení počátku protiprávního jednání musí být zjevně zamítnut.

189 Jen pro úplnost Soud poznamenává, že protiprávní jednání dokonce začalo zřejmě dříve, zejména vzhledem k tomu, že se strany dne 5. září 1998 dohodly o změně některých částí jejich ústní dohody. Stejně tak dokument společnosti Maersk Air ze dne 8. ledna 1998 uvedený v bodě 22 odůvodnění napadeného rozhodnutí zmiňuje vyjednávání v průběhu celého roku 1998 a základní společný cíl stran kartelové dohody určit, která spojení budou provozována každou z nich, a uvádí, že SAS vyžaduje, aby Maersk Air „omezila rozvoj spojení s odletem z Kodaně na to, co bylo vzájemně dohodnuto“.

190 Pokud jde o konec protiprávního jednání, žalobkyně zaprvé tvrdí, že Komise měla použít den šetření, tedy 15. června 2000, jelikož již od tohoto okamžiku ustala ve veškerém zakázaném chování.

191 Tento argument musí být zamítnut.

192 Zaprvé žalobkyně v tomto ohledu nepředkládá žádný důkaz, ale omezuje se na tvrzení, že od tohoto okamžiku veškerá plánovaná jednání s Maersk Air byla zrušena nebo se uskutečnila za přítomnosti jejích právních poradců.

193 Zadruhé skutečnost, i pokud by byla prokázána, že již nedocházelo k „zakázaným jednáním“, nemůže prokázat to, že dohody o rozdělení trhů, které byly uzavřeny a prováděny, byly ukončeny.

194 Zatřetí přítomnost právních poradců žalobkyně nemůže být považována za záruku naprosté legality těchto jednání. V tomto ohledu je namístě poznamenat, že zejména z bodu 89 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že advokáti stran kartelové dohody vědomě napomáhali při přípravě zakázaných dohod. V zápisu z jednání osob zodpovědných za projekt ze dne 14. srpna 1998 se tak uvádí, že „části dokumentů porušující čl. [81] odst. 1 [ES] i v případě, že není možné dosáhnout dohody a zapsat je na papír, musí v každém případě existovat v písemné podobě a být uloženy v úschově advokátů obou stran [...]“. Podle jiného zápisu z jednání se zástupce SAS obával „toho, že situační zpráva bude obíhat ve své stávající podobě“, a přál si, „aby byla upravena a určité části odstraněny, jak to navrhovali advokáti [...]“.

195 Žalobkyně zadruhé tvrdí, že korespondence, kterou Maersk Air poslala dne 21. srpna 2000 Komisi a SAS, jasně vyjadřovala závazek Maersk Air ukončit veškerou spolupráci.

196 Tyto dopisy však nemohou být považovány za ukončení dohod nebo být důkazem, že k ukončení došlo.

197 Jednak Maersk Air ve svém dopise, který byl dne 21. srpna 2000 poslán Komisi, pouze uvádí, že „jak bylo řečeno na jednání dne 10. srpna 2000, Maersk Air [...] okamžitě ukončila veškerou spolupráci se SAS v oblasti rozdělení trhu a určení cen“

a že „tento dopis [jí] umožňuje potvrdit toto stanovisko Maersk Air [...]“. Jak Komise správně uvedla v bodě 112 odůvodnění napadeného rozhodnutí, tento dopis nemá žádný dopad na existenci dohod a ani neprokazuje, že Maersk Air skutečně odstoupila od těchto dohod se SAS.

- 198 Dále pak Maersk Air ve svém dopise ze dne 21. srpna 2000, který poslala SAS, napsala následující:

„Pro účely řádného postupu Vás tímto dopisem informuji, že Maersk Air [...] potvrdila Evropské komisi, že se SAS nijak nespolupracuje v oblasti horizontálního určení cen a rozdělení trhu.“

- 199 Tento dopis poslaný SAS nevyjadřuje jasně a jednoznačně vůli ukončit dohody. Mohl by být dokonce, jak zdůrazňuje Komise v bodě 112 odůvodnění napadeného rozhodnutí, „vykládán jako snaha upokojit SAS, pokud jde o prohlášení učiněná [...] vůči Komisi“, z důvodu, že „v té době ještě strany neznaly stanovisko, které Komise přijala v oznámení námitek“.

- 200 Komise tedy právem došla k závěru, že protiprávní jednání mohla skončit nejdříve až 15. února 2001, kdy žalobkyně sdělila Maersk Air, že ona sama se necítí být vázána dohodami o rozdělení trhu. Opodstatněnost tohoto závěru ostatně vyplývá z odpovědi SAS ze dne 4. dubna 2001 na oznámení námitek, ve které SAS napsala, že „jakmile oznámení námitek přijaté dne 2. února 2001 odhalilo plný rozsah účasti

SAS v protiprávních jednáních, generální ředitel společnosti [...] informoval svůj protějšek u Maersk Air [dopisem ze dne 15. února 2001], že všechna ujednání, která nespadají do rozsahu působnosti dohody o spolupráci, jsou a vždy byla neplatná od počátku“.

201 Z předchozího vyplývá, že druhý žalobní důvod musí být zjevně zamítnut.

K třetímu žalobnímu důvodu, který vychází z nesprávného posouzení polehčujících okolností

K první části týkající se spolupráce SAS s Komisí

— Argumenty účastníků řízení

202 Žalobkyně tvrdí, že Komise nesprávně uplatnila pouze 10 % snížení výše pokuty za spolupráci, přičemž Maersk Air přiznala 25 % snížení výše pokuty, zatímco podle ní nebyl žádný skutečný rozdíl ve vůli stran kartelové dohody spolupracovat s Komisí a pokud byl takový rozdíl shledán, byl čistě náhodný. Žalobkyně uplatňuje, že při

šetření na místě plně spolupracovala a byla Komisi k dispozici pro všechny položené otázky. Dodává, že na rozdíl od situace, ke které došlo při šetření v prostorách Maersk Air, nejkompentnější osoba ze SAS byla přítomna a aktivně Komisi pomáhala, takže nebyl žádný důvod výslovně vyzvat Komisi, aby se vrátila později.

203 Žalobkyně má za to, že Komisi sdělila informace, které jí byly užitečné. Má za to, že měla získat větší snížení výše pokuty vzhledem k následujícím skutečnostem:

- od začátku šetření SAS jasně vyjadřovala svůj záměr spolupracovat a poskytla osobám provádějícím šetření neomezenou podporu;
- v odpovědi na žádost o informace ze dne 1. srpna 2000 a později v průběhu řízení SAS předložila „doplňující dokumenty“ obsahující i písemnosti, které podléhají povinnosti mlčenlivosti, čímž poskytla důkazy o své vině, které rozhodujícím způsobem prokazují existenci protiprávních jednání;
- strany kartelové dohody společně poslaly doplňující oznámení týkající se změn uskutečněných od původního oznámení a úprav, které strany hodlaly uskutečnit později;
- dne 27. října 2000 SAS předložila Komisi dokument uvádějící její stanovisko, aby Komisi pomohla porozumět některým aspektům kartelové dohody mezi stranami;

- po přijetí oznámení námitek se představenstvo SAS snažilo zjistit, proč a jak došlo k porušení pravidel hospodářské soutěže, aby se snížilo riziko, že k takovým protiprávním jednáním opět dojde;
- dopisem ze dne 15. února 2001 SAS jasně sdělila Maersk Air, že všechna ujednání, která nespadají do rozsahu působnosti oznámené dohody o spolupráci, jsou a vždy byla od počátku neplatná;
- dne 7. března 2001 po rozhovorech s Komisí o době trvání protiprávního jednání strany učinily společné prohlášení, ve kterém opět potvrdily, že všechna protiprávní jednání byla ukončena;
- na jednání s Komisí dne 23. března 2001 SAS potvrdila, že nezpochybňuje skutkové okolnosti, že uznává porušení článku 81 ES a že se vzdává možnosti uplatnit argumenty při ústním slyšení.

²⁰⁴ Žalobkyně se domnívá, že Komise dostatečně neodůvodnila rozdíl v zacházení v rámci snížení výše pokut přiznaného oběma stranám kartelové dohody.

²⁰⁵ Komise zpochybňuje opodstatněnost argumentace žalobkyně.

— Závěry Soudu

206 Je třeba nejprve připomenout, že podle bodu 125 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise považovala za vhodné snížit výši pokuty uložené Maersk Air o 25 % a výši pokuty uložené SAS o 10 % podle části D bodu 2 sdělení o spolupráci. Naopak žádné snížení nebylo stranám přiznáno podle části B uvedeného sdělení (která umožňuje přiznání snížení výše pokuty nejméně o 75 %), jelikož žádná ze stran neoznámila tajnou dohodu Komisi předtím, než Komise provedla šetření dne 15. června 2000, ani podle části C uvedeného sdělení (která umožňuje přiznání snížení výše pokuty od 50 do 75 %), neboť Komise již měla rozhodující důkazy, které jí umožnily zahájit řízení. Tyto aspekty napadeného rozhodnutí nejsou žalobkyní zpochybněny.

207 V tomto ohledu je třeba připomenout, že část D sdělení o spolupráci stanoví, že:

„1. Pokud podnik spolupracuje, aniž by byly splněny všechny podmínky uvedené v částech B a C, má nárok na 10 % až 50 % snížení výše pokuty, která by mu byla uložena, pokud by ke spolupráci nedošlo.

2. Tak tomu může být zejména pokud:

— před odesláním oznámení námitek podnik poskytne Komisi informace o dokumentech nebo jiných důkazech, které přispívají k prokázání existence protiprávního jednání,

- po obdržení oznámení námitek podnik informuje Komisi, že nezpochybňuje věcnou správnost skutkových zjištění, na kterých Komise založila svá obvinění.“ *(neoficiální překlad)*

208 Komise měla za to, že ani SAS, ani Maersk Air nezpochybnilly skutkové okolnosti popsané v oznámení námitek, a přiznala jim tedy snížení podle druhé odrážky části D bodu 2 sdělení o spolupráci.

209 Naopak Komise uplatnila první odrážku části D bodu 2 sdělení o spolupráci pouze ve prospěch Maersk Air, když v bodě 123 odůvodnění napadeného rozhodnutí shledala následující:

„— na konci šetření na místě Maersk Air navrhla Komisi zorganizování schůzky se [zástupcem Maersk Air], který již u Maersk Air nepracoval. [Tento zástupce Maersk Air] hrál klíčovou roli při vyjednáváních se SAS v roce 1998. Tato schůzka se uskutečnila v kancelářích Maersk Air dne 22. června 2000 a při této příležitosti Maersk Air předala zástupcům Komise ‚soukromé spisy‘, které [zástupce Maersk Air] uschoval ve svém bydlišti v Kodani. Tyto spisy pomohly Komisi rekonstruovat vývoj vyjednávání a skutečný rozsah dohody,

- naopak informace poskytnuté SAS sloužily pouze k potvrzení toho, co již Komise věděla. Na rozdíl od dokumentů poskytnutých Maersk Air nebyly ‚doplňující dokumenty‘ SAS poskytnuty spontánně na konci šetření, ale na základě žádosti o informace.“

- 210 Z toho vyplývá, že rozdíl ve snížení pokuty uložené žalobkyni (10 %) a snížení pokuty uložené Maersk Air (25 %) vychází z dodatečného snížení o 15 %, které Komise přiznala pouze Maersk Air. Tento nedostatek snížení za spolupráci je předmětem této části třetího žalobního důvodu.
- 211 Na podporu tohoto bodu žalobního důvodu žalobkyně uplatňuje, že neexistoval rozdíl ve vůli stran kartelové dohody spolupracovat a že žalobkyně s Komisí plně spolupracovala.
- 212 Tato okolnost, i pokud by byla prokázána, není nicméně relevantní. Pouhá vůle podniku spolupracovat není důležitá. První odrážka části D bodu 2 sdělení o spolupráci totiž upravuje pouze přiznání snížení podniku, který „poskytne Komisi informace o dokumentech nebo jiných důkazech, které přispívají k prokázání existence protiprávního jednání“, a nikoliv podniku, který má pouhou vůli spolupracovat nebo se omezí na spolupráci s Komisí.
- 213 Stejně tak podle ustálené judikatury je snížení pokuty z důvodu spolupráce ve správním řízení odůvodněno, pouze pokud chování dotyčného podniku umožňuje Komisi shledat existenci protiprávního jednání s menšími potížemi a případně jej ukončit (rozsudek Soudního dvora ze dne 16. listopadu 2000, SCA Holding v. Komise, C-297/98 P, Recueil, s. I-10101, bod 36, a rozsudek Lyzin, bod 300). Krom toho v rámci posuzování spolupráce poskytnuté podniky Komise nemůže porušovat zásadu rovného zacházení (rozsudek Krupp Thyssen Stainless a Acciai speciali Terni v. Komise, bod 83 výše, bod 237, a rozsudek Lyzin, bod 308).

214 Z první odrážky bodu 123 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že v souladu s úpravou obsaženou ve sdělení o spolupráci Komise přiznala Maersk Air dodatečné snížení z toho důvodu, že Maersk Air jí poskytla spisy (dále jen „soukromé spisy“), které jí pomohly rekonstruovat vývoj vyjednávání a přesný rozsah dohody.

215 Argument žalobkyně, podle kterého rozdíl ve spolupráci, který lze shledat mezi ní a Maersk Air, je čistě náhodný a vyplývá, na rozdíl od toho, co se odehrálo v prostorách Maersk Air, z přítomnosti zodpovědné osoby při šetření, což Komisi ušetřilo novou návštěvu, vychází z nesprávného výkladu napadeného rozhodnutí. V rozporu s tím, co předestírá žalobkyně, totiž Komise nepřiznala Maersk Air dodatečné snížení, protože Komisi navrhla, aby se vrátila později, aby jí bylo poskytnuto další vysvětlení, ale protože jí poskytla spisy umožňující zjistit přesný rozsah dohod.

216 Naproti tomu Komise zamítla toto snížení žalobkyni ze dvou důvodů:

— jednak informace od SAS sloužily pouze k potvrzení toho, co již věděla;

— jednak SAS neposkytl doplňující dokumenty spontánně, ale pouze na základě žádosti o informace.

- 217 Je nutno konstatovat, že žalobkyně nepředložila žádný konkrétní důkaz zpochybňující opodstatněnost obou důvodů zamítnutí dodatečného snížení výše pokuty.
- 218 Žalobkyně jednak nezpochybnila, že předložila tyto dokumenty až na základě žádosti o informace. Přitom je třeba připomenout, že podle judikatury spolupráce při šetření, která nepřekročí rámec povinností podniku podle čl. 11 odst. 4 a 5 nařízení č. 17 nebo odpovídajících ustanovení v sektorových nařízeních, neodůvodňuje snížení pokuty (rozsudek Soudu ze dne 14. května 1998, Weig v. Komise, T-317/94, Recueil, s. II-1235, bod 283, a rozsudek CMA CGM a další v. Komise, bod 75 výše, bod 303).
- 219 Dále pak žalobkyně neuvádí žádný dokument, který poskytla Komisi a který by jí umožnil potvrdit existenci protiprávního jednání, ani žádný dokument, který by sloužil jako základ napadeného rozhodnutí nebo by v něm byl alespoň použitý.
- 220 Krom toho žádné z opatření, na která se žalobkyně odvolává, nemůže odůvodnit snížení pokuty z důvodu spolupráce a ani obecněji na základě polehčujících okolností.
- 221 Z toho vyplývá, že první část třetího žalobního důvodu musí být zamítnuta.

K druhé části týkající se jednání SAS po napadeném rozhodnutí

— Argumenty účastníků řízení

- 222 Žalobkyně tvrdí, že soud Společenství má v rámci soudního přezkumu v plné jurisdikci možnost vzít v úvahu skutečnosti, ke kterým došlo po rozhodnutí Komise, a zejména chování sankcionované strany po rozhodnutí o uložení pokuty (rozsudek Soudního dvora ze dne 6. března 1974, *Istituto Chemioterapico Italiano a Commercial Solvents v. Komise*, C-6/73 a C-7/73, Recueil, s. 223, a rozsudek Soudu ze dne 14. července 1995, *CB v. Komise*, T-275/94, Recueil, s. II-2169, bod 64). Žalobkyně se domnívá, že její jednání po napadeném rozhodnutí, které vyústilo v odvolání prvního místopředsedy, jakož i odstoupení celého představenstva, odůvodňuje větší snížení výše uložené pokuty. Mimoto provedení programu slučitelnosti bylo podle ní považováno za polehčující okolnost (rozsudek Soudu ze dne 14. července 1994, *Parker Pen v. Komise*, T-77/92, Recueil, s. II-549).
- 223 Žalobkyně se domnívá, že opatření, která přijala po přijetí napadeného rozhodnutí, jsou výjimečná. Odstoupení celého představenstva a odvolání prvního místopředsedy jsou pro společnost extrémními opatřeními a představují účinný prostředek k odrazení ostatních podniků od jednání porušujícího pravidla hospodářské soutěže. Mimoto zavedení programu slučitelnosti uvnitř společnosti jasně ukazuje její vůli vyhnout se budoucím jednáním porušujícím pravidla Společenství.
- 224 Komise se domnívá, že okolnosti uplatňované žalobkyní v ničem neodůvodňují snížení výše pokuty, která jí byla uložena, a že uplatněná judikatura není v projednávaném případě relevantní.

— Závěry Soudu

- 225 Na úvod je třeba podotknout, že opatření přijatá podnikem po rozhodnutí, které mu je určeno, nemohou v žádném případě ovlivnit legalitu uvedeného rozhodnutí, která musí být posouzena na základě skutkových a právních okolností, které existovaly v době přijetí aktu.
- 226 Návrh žalobkyně může být tedy zkoumán pouze v rámci soudního přezkumu v plné jurisdikci v souladu s článkem 229 ES.
- 227 Je nutno nejprve konstatovat, že oba rozsudky dovolávané žalobkyní nemohou být vykládány tak, že připouští zásadu, podle které pokuta uložená podniku může být snížena s ohledem na chování podniku po přijetí rozhodnutí, které mu ukládá uvedenou pokutu. Jednak v rozsudku *Istituto Chemioterapico Italiano a Commercial Solvents v. Komise*, bod 222 výše, Soudní dvůr snížil výši pokuty, když vycházel z pozdního přijetí rozhodnutí Komisí z toho důvodu, že pokud by Komise jednala rychleji, protiprávní jednání by mělo kratší dobu trvání a pokuta by byla nižší, a jelikož protiprávní účinky oznámeného chování byly omezeny, neboť žalobkyně vyhověla instrukcím stanoveným v rozhodnutí. Dále pak v rozsudku *CB v. Komise*, bod 222 výše, Soud pouze připomenul výše uvedený rozsudek *Istituto Chemioterapico Italiano a Commercial Solvents v. Komise*, ale nesnížil výši pokuty s ohledem na chování po přijetí rozhodnutí, a ani mu takový návrh nebyl předložen.
- 228 Z toho vyplývá, že na rozdíl od tvrzení žalobkyně z judikatury nevyplývá, že by pokuta mohla být snížena s ohledem na chování po vydání rozhodnutí, které ukládá

pokutu. Takové snížení, pokud by bylo možné, by v každém případě mohlo být učiněno soudem Společenství pouze s velkou obezřetností a za velmi zvláštních okolností, zejména proto, že by takový postup mohl být vnímán jako vybízení k protiprávním jednáním se spekulací, že pokuta může být snížena v důsledku změny chování podniku po přijetí rozhodnutí.

229 V projednávaném případě se přitom jeví, že žádná okolnost uplatňovaná žalobkyní není způsobila odůvodnit snížení výše pokuty.

230 Z toho vyplývá, že argumentace žalobkyně v rámci druhé části třetího žalobního důvodu musí být zamítnuta a následně musí být zamítnut uvedený žalobní důvod v plném rozsahu.

K návrhu Komise na zvýšení pokuty uložené žalobkyni

231 Komise v replice tvrdí, že žalobkyně zpochybňuje některá zjištění týkající se dosahu a povahy protiprávního jednání, zatímco obdržela 10% snížení výše pokuty za to, že nezpochybnila věcnou správnost skutkových zjištění uvedených v oznámení námitek, a navrhuje, aby Soud toto protiprávní chování potrestal zvýšením pokuty v rámci soudního přezkumu v plné jurisdikci.

232 V této souvislosti je třeba nejprve připomenout, že bod E odst. 4 druhý pododstavec sdělení o spolupráci stanoví, že „pokud podnik, kterému bylo přiznáno snížení

pokuty za to, že nezpochybnil věcnou správnost skutkových zjištění, tato zjištění poprvé zpochybní v žalobě na neplatnost před Soudem prvního stupně, Komise Soudu v zásadě navrhuje zvýšení výše pokuty uložené tomuto podniku“ (*neoficiální překlad*). Krom toho podle článku 14 nařízení „má [Soud] plnou soudní pravomoc [pravomoc přezkumu v plné jurisdikci] ve smyslu článku [229 ES] rozhodovat o žalobách proti rozhodnutím, kterými Komise uložila pokutu nebo penále, a může je zrušit, snížit, nebo zvýšit“. V rozsudku Grafitové elektrody (body 417 a 418) tak Soud vzal v úvahu okolnost, že žalobkyně před ním zpochybnila některé skutkové okolnosti, které připustila ve správním řízení, a omezil snížení, které jí bylo přiznáno za její spolupráci.

233 Je tedy třeba zkoumat, zda, jak tvrdí Komise, okolnosti projednávaného případu odůvodňují omezení 10% snížení přiznaného žalobkyni za její spolupráci.

234 V projednávaném případě je třeba poznamenat, že žalobkyně v rámci své žaloby přímo nezpochybňuje skutkové okolnosti, které jí byly vytýkány v oznámení námitek a na kterých je založeno zjištění porušení článku 81 ES, jelikož její návrhy nesměřují ke zrušení napadeného rozhodnutí v rozsahu, v němž toto rozhodnutí shledává, že se žalobkyně dopustila protiprávního jednání, ale pouze ke snížení výše pokuty, která jí byla uložena.

235 Nicméně Komise tvrdí, že žalobkyně zpochybňuje některá její zjištění týkající se dosahu a povahy protiprávního jednání, a shledává, že žalobkyně tímto pochybila, v důsledku čehož by jí měla být zvýšena uložená pokuta.

- 236 Je tedy třeba zkoumat, zda, jak tvrdí Komise, žalobkyně zpochybňuje věcnou správnost skutkových zjištění, na kterých Komise založila své námitky a která žalobkyně přijala v rámci postupu před zahájením soudního řízení.
- 237 V tomto ohledu Komise poznamenává, že žalobkyně v replice tvrdí, že „dohoda uzavřená v projednávaném případě mezi stranami byla provedena pouze částečně, jelikož se dotkla pouze tří linek konkrétně označených Komisí (tedy Kodaň–Stockholm, Kodaň–Benátky a Billund–Frankfurt)“, že „úmysl stran byl mnohem více omezen, než jak se domnívá Komise, [jelikož] byla dotčena pouze tři spojení“, a že „spojení Kodaň–Oslo nebylo nikdy předmětem rozdělení trhu“, zatímco „[napadené] rozhodnutí v [bodě] 62 až 64 [odůvodnění] a v článku 1 jasně uvádí, že strany uzavřely globální dohodu o rozdělení trhů určenou k ovlivnění celkové letecké dopravy s příletem a odletem v Dánsku, zejména rovněž s omezením potenciální hospodářské soutěže mezi SAS a Maersk [Air]“.
- 238 V tomto ohledu je třeba uvést, že pro účely posouzení, zda žalobkyně odvolává přiznání, na jehož základě získala snížení výše pokuty, je namíste porovnat argumentaci žalobkyně před Soudem nikoliv ve vztahu ke zjištěním obsaženým v napadeném rozhodnutí, ale ve vztahu k tomu, co žalobkyně uznala ve správním řízení.
- 239 Oznámení námitek uvádí, že strany kartelové dohody uzavřely dohody o rozdělení trhu na třech konkrétních linkách a globální dohodu o rozdělení trhů. Mimoto, v bodě 74 oznámení námitek je uvedeno následující:

„Jelikož k tomu, aby se na dohodu vztahoval článek 81 odst. 1 [ES], postačuje, aby bylo cílem dohody omezení hospodářské soutěže, je nutno konstatovat, že účinkem

předmětné dohody je citelné omezení hospodářské soutěže. Účinek na trh však není všude stejný. Na linkách Kodaň–Stockholm a Billund–Frankfurt byla omezena skutečná hospodářská soutěž, zatímco na lince Kodaň–Benátky jde o potenciální hospodářskou soutěž. Také globální dohoda omezuje potenciální hospodářskou soutěž mezi stranami.“

240 Lze se tedy domnívat, že v oznámení námitek Komise určitým způsobem dospěla k závěru, že globální dohoda nebyla pouze uzavřena, ale že byla i prováděna a že se její účinky projeví na trhu.

241 Argumentace žalobkyně v jejích spisech u Soudu by mohla být v určitém smyslu vykládána jako směřující ke zpochybnění nejen účinků globální dohody, ale rovněž jejího provádění nebo dokonce i jejího uzavření. Z odpovědí na písemné otázky Soudu a z diskusí při slyšení však vyplývá, že žalobkyně potvrdila, že nezpochybňuje uzavření globální dohody o rozdělení trhu, ani úmysl stran ji provést, ale pouze skutečnost, že globální dohoda měla dopad na trh. Přitom je nutno konstatovat, že žalobkyně, která uznala skutkové okolnosti a protiprávní jednání popsání v oznámení námitek, již ve své odpovědi na toto oznámení uplatnila, že protiprávní jednání neměla dopad na trh.

242 Z toho vyplývá, že argumentace žalobkyně v rámci této žaloby nemůže být považována za odvolání přiznání, které by mohlo odůvodnit zrušení 10% snížení výše její pokuty, které jí bylo přiznáno Komisí.

243 Návrh Komise v tomto smyslu musí být tedy zamítnut.

- 244 Ze souhrnu výše uvedeného vyplývá, že žalobní důvody a argumenty žalobkyně směřující k dosažení snížení výše pokuty, která jí byla uložena, musejí být zamítnuty.
- 245 Za těchto okolností se Soud v rámci soudního přezkumu v plné jurisdikci s ohledem na závažnost a dobu trvání takových protiprávních jednání, jako jsou protiprávní jednání právem zjištěná v napadeném rozhodnutí, na skutečnost, že si strany byly plně vědomy jasné protisoutěžní povahy svého chování a snažily se nezanechat žádné písemné stopy, aby se Komise nedozvěděla o skutečném dosahu jejich dohod, s tím, že jí oznámily jiné aspekty jejich spolupráce, na velikost žalobkyně a na její postavení na trhu domnívá, že pokuta, která byla uložena žalobkyni, je přiměřená.
- 246 Z toho vyplývá, že žaloba musí být zamítnuta.

K nákladům řízení

- 247 Podle čl. 87 odst. 2 jednacího řádu bude účastníku řízení, který byl ve sporu neúspěšný, uložena náhrada nákladů řízení, pokud účastník řízení, který byl ve sporu úspěšný, náhradu nákladů ve svém návrhu požadoval. Vzhledem k tomu, že žalobkyně byla ve sporu neúspěšná ve všech svých návrzích, ponese vlastní náklady řízení, jakož i náklady řízení vynaložené Komisí.

Z těchto důvodů

Soud (třetí senát)

rozhodl takto:

- 1) Žaloba se zamítá.
- 2) Žalobkyně ponese vlastní náklady řízení, jakož i náklady řízení vynaložené Komisí.

Azizi

Jaeger

Dehousse

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 18. července 2005.

Vedoucí soudní kanceláře

Předseda

H. Jung

M. Jaeger

Obsah

Právní rámec	II - 2927
Skutkový základ sporu	II - 2928
Řízení a návrhy účastníků řízení	II - 2934
Právní otázky	II - 2936
K prvnímu žalobnímu důvodu, který vychází z nesprávného posouzení závažnosti protiprávního jednání	II - 2936
Argumenty účastníků řízení	II - 2936
— K první části týkající se kvalifikace protiprávního jednání	II - 2937
— K druhé části týkající se skutečného dopadu protiprávního jednání ...	II - 2939
— K třetí části týkající se zeměpisného dosahu protiprávního jednání ...	II - 2941
— Ke čtvrté části týkající se výhod plynoucích z protiprávního jednání ..	II - 2943
— Ke čtvrté části týkající se dotyčného obratu	II - 2945
Závěry Soudu	II - 2946
— Úvodní poznámky	II - 2946
— K povaze protiprávního jednání	II - 2951
— K velikosti relevantního zeměpisného trhu	II - 2955
— K dopadu na trh	II - 2959
— Ke srovnání s věcí „Řecké trajekty“	II - 2968
— Závěr o kvalifikaci protiprávních jednání	II - 2971
— K zohlednění obratu	II - 2976

K druhému žalobnímu důvodu, který vychází z nesprávného posouzení doby trvání protiprávního jednání	II - 2981
Argumenty účastníků řízení	II - 2981
Závěry Soudu	II - 2983
K třetímu žalobnímu důvodu, který vychází z nesprávného posouzení polehčujících okolností	II - 2988
K první části týkající se spolupráce SAS s Komisí	II - 2988
— Argumenty účastníků řízení	II - 2988
— Závěry Soudu	II - 2991
K druhé části týkající se jednání SAS po napadeném rozhodnutí	II - 2996
— Argumenty účastníků řízení	II - 2996
— Závěry Soudu	II - 2997
K návrhu Komise na zvýšení pokuty uložené žalobkyni	II - 2998
K nákladům řízení	II - 3002